



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGIVET AF ET AKTIESELSKAB

REDIGERET AF V. KROGH.

16^{DE} AARGANG

1909.



KJØBENHAVN.

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

1909.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1909.

INDHOLD.

	Side	Side
A.		
Aalborg, Forbedring af Søvejen til	33	
Aarsskiftet, Ved	7, 17	
Afsejlingstelegram	391	
Aktielovgivning	758	
Aktietøgn, Sofolks	359	
Aleksandria, Trælaster til	775	
Aubroise Kanalen, Navigeringen i	373	
Amerika Linie, En fælles nordisk	165	
Amerika Linie, Norsk	127, 203, 223, 413	
Amerikanske Farvande, Bugsering i	51	
Amerikansk Lov om Tonnageafgift	608	
Andersen, A., Konsul	374	
Antwerpen, Brækagesager i	650	
Antwerpen, Kajløsning i	509	
Antwerpen, Losning af Korn i	701	
Antwerpen, Ny Tørdok i	223	
Arbejderbeskyttelse ved Lastning og Losning, Engelsk	343	
Archangel, Dybden paa Barren ved	400	
Archangel Havn, Uddybning af	711	
Armeret Beton, Fartøjer af	702	
Arktiske Have, Isforholdene i	349	
Arrest i Skib, Bøde for Brud paa	711	
Arrest i Skib, Erstatning for uberettiget	361	
Asaa, Skibsbro ved	196	
Assurance af Last	145	
B.		
Ballast, Lange Rejser i	701	
Baltic and White Sea Conference	87, 544, 559	
Battens, Hvad man forstaaer ved	635	
Belgien, Rotsklager i	461	
Berg, Matros A. F. Carlsen-	119	
Board of Trade Cirkulære om Brug af aabent Lys	71	
Board of Trade's Stilling til de danske Love om Lastelinie og Tilsyn med Sejlskibe	681, 787	
Board of Trade's Tables of Freeboard	105, 117	
Bomuldsdampere, Ildslukningsforanstaltninger paa	607	
Boulogne s/Mer, Desinfektion i	476, 601	
Brest, Havnen i	23	
Britiske Havne, Forholdsregler ved Besejlingen af	310	
Buenos Aires Havn, Udvidelse af	99	
Bugsering i amerikanske Farvande	51	
Bugsering, Lodsning under	261, 278	
Bugsering, Navigering under	160	
Bugsering paa Weseren	333	
Burmeister & Wains Staalværk	279	
Børskurs, Kjøbenhavns. Findes almindeligvis i Fredagsnummeret		
C.		
Calcium Carbide, Ny Forskrifter for Transport af	492	
Callao, Havneforholdene i	223	
Cantilever Systemet	232, 402	
Cape Verde Øerne, Magnetiske Forhold ved	271	
„Carls“ Stranding paa Jyllands Vestkyst, Svensk Dpsk.	18	
Chili Salpeters Farlighed	635	
Claytons Desinfektionsapparat	649	
Cork, Udgifter og Kutymær i	255	
Costa Rica, Skibes Ophold i	413	
D.		
Dampskibenes Størrelse gennem Tiderne	521	
Dampskibets Hundrede Aars Jubilæum	589, 592	
Dampskibsmatros, Hvorledes forskaffes delige	98	
Danmarks Handelsflaade i 1908	669, 679	
Dansk Sejlskibsrederi-Forening:		
Aarsberetning	379	
Aars Generalforsamling 389, 395, 409, 417, 427, 433, 443, 448, 457, 466, 475		
Afdl. for mindre Skibe, Generalforsamling	34, 50, 51, 57	
Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordøvrøpæisk Sejlskibsreder-Forbund, Sammenslutning mellem	553, 571, 618	
Fyens Kreds Generalforsamling	71	
Fyens Kreds, Møde i Svendborg d. 8. Oktober	617	
Dansk Styrmandsforening	618	
Dansk Søfartstidende	1	
Danske Skibsreders gensidige Forsikringsforening for Søfolk	19, 39, 67, 81	
Den alm. danske Skibsførerforening af 1874 ..	127, 134, 195, 216, 223, 255, 256, 261, 278, 288, 309, 319, 333, 343, 349, 365, 373, 389, 400, 521, 538, 543, 579, 587, 617, 618, 711	
Desinfektionsapparat, Claytons	649	
Dunkerque, Udvidelse af Havnen i	288	
Dykkere, Uddannelse af	91	
Dækslast, Ny Afgift i italienske Havne for	544	
Dødsfald:		
Skibsfører S. A. Sørensen	17	
Fisker Chr. Rasmussen	206	
Skibsreder Casper P. Holm	320, 330	
Kontorchef Holmboe	320	
Konsul A. Andersen	413	
Flv. Navigationsskoleforstander A. O. Tnxen	466, 476	
Kapt. Eriksen	521	
Kapt. O. Nielsen	554	
Flv. Skibsfører N. Troensgaard	633	
Thøger Sørensen	726	
Direktør John Larsen	743, 758	
Skibsreder Alfred Jones, Liverpool	773	
Skibsreder P. Bom	779	
Havnemester F. C. Hansen	787	

	Side		Side
Domme:			
Højesteret:			
Aktietegning, Styrmands (Styrm. Mortensen ktr. Dpskas. Steam)	66	Tilbagebetaling af Konsulatafgifter (Det østasiatiske Kompagni ktr. Generaltolddirektoratet)	159
Antedatering af Konnossement (Firm. J. J. Larsen ktr. norsk Dpsk. »Sark«)	359	Udlevering af Ladning uden Konnossement (M. C. Dreyer ktr. D. F. D. S.)	272
Erstatning for Forbrug af Ladning til Brændsel (Louis Droyfus & Co. ktr. tysk Dpsk. »Marcellus«)	497	Overretten:	
Ovorliggedage (Engl. Dpsk. »Lyell« ktr. Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus)	633	Bjergelen (Det danske Kulkompagni ktr. Bark »Andhild«)	135
Overliggedage og beskadiget Ladning (Engl. Dpsk. »Herons-pool« ktr. Importforeningen, Nykjøbing F.)	103	Erstatning for Tab af Forsørger (Enke Nicoline Jørgensen ktr. Danske Skibsrederes gens. Forsikringsforening for Søfolk)	741
Uberettiget Lodsning (Nyborg Lodseri ktr. Helsingør Lodseri)	334	Ærø Herreds Særet:	
— (Frederikshavn Lodseri ktr. Helsingør Lodseri)	334	Godtgørelse for Kur og Pleje (Dpskas. Heini ktr. Styrm. Bantrup)	134
		Sølovens § 26 om Søkort og Instrumenter (Det Offentlige ktr. Føreren af 3/m Sk. »Fred«)	87
Sø- og Handelsretten:		Amerikansk Domstol:	
Arrest i Skib (Kjøbenhavns Havnevæsen ktr. Skibsf. P. E. Petersen)	193	Sammenstød (Dpsk. »United States« ktr. amerikansk Dpsk. »Monterry«)	399
Auktion over Ladning (Fakse Kalkbrud ktr. norsk Dpsk. »Ruth«)	493	Engelsk Domstol:	
Beskadiget Ladning (Korn- og Foderstofkompagniet ktr. Rederisyndikatet)	711	Bjergning (Engl. Dpsk. »Whimbrel« ktr. Dpsk. »Philadelphia«)	725
Bjergelen (Em. Z. Svitser ktr. Dpsk. »Britta«)	97	Sammenstød (Krydseren »Heimdal« ktr. engl. Dpsk. »Astrakhan«)	477
— (Em. Z. Svitser ktr. engl. Dpsk. »Reindeer«)	216	— (Engl. Sejlskib »Celtic Chief« ktr. Dpsk. »Philadelphia«)	725
— (Em. Z. Svitser ktr. irsk Dpsk. »Fair Head«)	230	— , Søvejsreglernes Artikel 19 og 24 (Engl. Dpsk. »Britannia«)	143
— (Em. Z. Svitser ktr. russ. Dpsk. »Vera«)	262	Russisk Domstol:	
— (Em. Z. Svitser ktr. belgisk Dpsk. »Zelandia«)	320	Skadeserstatning for Beslaglæggelse (Det østasiatiske Kompagni ktr. russ. Krydser »Terek«)	239
— (Em. Z. Svitser ktr. Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug)	334	Svensk Domstol:	
— (Em. Z. Svitser ktr. norsk Dpsk. »Heimdal«)	361	Erstatning for Tab af Forsørger (Lods Wikstrands Efterladte ktr. svensk Dpsk. »Gunhild«)	573
— (Em. Z. Svitser ktr. holl. Damptrawler »Wilhelmina«)	513	Manglende Ladning (Nåas Fabriksaktiebolag ktr. Dpsk. »Fiona«)	686
— (Em. Z. Svitser ktr. russ. Dpsk. »Kurland«)	555	Tysk Domstol:	
— (Em. Z. Svitser ktr. norsk Dpsk. »Viking«)	561	Grundstødning (Dpsk. »Marselisborg«)	98
— (Em. Z. Svitser ktr. Dpsk. »C. F. Tietgen«)	609	Lodsning under Bugsering (»Palomares« Spærring af Kejsers Wilhelm Kanalen)	702
— (Em. Z. Svitser ktr. belgisk Dpsk. »Zelandia«)	649	Sammenstød (Tysk Dpsk. »Umea« ktr. Dpsk. »Ellen«)	81
— (Em. Z. Svitser ktr. holl. Dpsk. »Bløtberg«)	779	— (Fyrskibet »Skagens Rev« ktr. tysk Dpsk. »London«)	98
— (Em. Z. Svitser ktr. tysk Dpsk. »Carl Albert«)	712	— (Dpsk. »Frederik« ktr. tysk Dpsk. »Køln«)	35
— (Em. Z. Svitser ktr. belgisk Dpsk. »Van Dyck«)	788	Tilbagebetaling af udbetalt Assurance (Hamburg Assurandører ktr. Hamburg-Amerika-Linien)	135
Ejendomsret til Vrag (De private Assurandører ktr. Skibsf. E. Hansen)	89	E.	
Erstatning for Skade paa Fiskegarn (Fisker F. V. Recknagel ktr. Em. Z. Svitser)	773	Efterretninger for Søfarende i omtrent hvert Nr. (Se endvidere omstaaende Specialregister til de officielt udgivne »Efterretninger for Søfarende«).	
Erstatning for Tab af Anker m. m. (Firm. Gunnarsen & Elzelingen ktr. D. F. D. S.)	182	Erhvervslivet og Ministeriet for Handel og Søfart 747, 757, 763	
Erstatning for Tidstab (Det østasiatiske Kompagni ktr. Nederlandsche Lloyd)	591	Esbjerg Havn, Udvidelse af	87, 215
Misligholdelse af Dampskibsrederi-Foreningens Forbyringsregler (Fyrbøder A. G. H. Emihl ktr. Dpskss. »Norden«)	104	F.	
Misligholdelse af Hyrekontrakt (Skipper J. P. Hansen ktr. Fabrikejer M. Oswald)	592	Falmouth, Havneanlæg ved	97
Misligholdelse af Kontrakt (Maskinm. J. Thomsen ktr. Dansk-Færøsk Havfiskeriselskab)	482	Falmouth paa Jamaica, Forbedring af Havnen i	330
Overliggedage (Skotsk Dpsk. »Craigronald« ktr. Handelsfirmaet Jacob & Co.)	507	Falster—Masnedo, Projekteret Bro mellem 10, 49, 50, 57, 65, 72, 82, 181, 215, 239, 240, 245, 262, 289, 350, 514, 603, 681	
Overliggedage m. m. (A/S Kjøbenhavns Trælsthhandel ktr. svensk Sejlskib »Eos«)	165, 166	Farlige Ladninger, Transport af	51, 117
— (Svensk Dpsk. »Alf« ktr. Tømmerhandler Victor Høst)	113	Fejo Staalgrund, Risprisk udsat ved	649
Overtrædelse af Sølovens § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsf. A. N. C.)	295	Finske Golf, Lodsstationer i den	544
— § 292 (Det Offentlige ktr. Kapt. S. E. F.)	344	Finske Havneafgifter	18
— § 293 og 306 (Det Offentlige ktr. Kapt. C. P. J. og Styrm. M. H.)	390	Folketingsvalg, Søfolks Adgang til	508, 608, 671
Paasejling (Marineministeriet ktr. Dpsk. »Danneskjold Samso« og Dpsk. »Læsø«)	695	Forlis og Havarier i omtrent hvert Nr.	
Restfragt (D. F. D. S. ktr. Tømmerhandler L. Olsen)	176	Frugt betalbar efter Skibets Afgang	500
Rømning	105	Frugtmarked i hvort Nr.	
Sammenstød (Svensk Galease »Jenny« ktr. De danske Statsbaner)	203	Frankrig, Danske Konsulatdistrikter i	117
— (Sandpumpedpsk. »Progres« ktr. Dpsk. »Sverige«)	601	Franske Havne, Besigtelse af fremmede Skibe i	544
— (Kjøbenhavns Havnevæsen ktr. Dpsk. »C. P. A. Koch«)	461, 639		

	Side		Side
Franske Havne, Besigtelsesafgifter i	319	Seassuranceforeningen »Marstal«	146
Franske Havne, Eftermaaling af danske Skibe i	239	Seassuranceforeningen »Ærø«	151
Franske Havne, Smugling i	544	Sømandsforeningen	151
Franske Rederiers Eneberettigelse under visse Forhold til Farten mellem Algier og Corsica og Moderlandet	498	Sønderho Enkekasse	152
Fribordstabeller, Board of Trade's	105, 117	Sønderho Understøttelsesforening	91
Fyrafgifter, Nedsættelse af engelske	143	Vejle Sømandsforening	100
Fyr- og Baakeafgifter i Sverig	145	Ærø Styrmandsforening	136
Fyrvæsenet, Henstilling til	697, 774	Ørekassen i Marstal	100
Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger, Forslag om et	521, 538, 543, 579, 587, 617, 618	Østasiatisk Kompagni	257
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:		Genua, Kulvejning i	103
Aarsberetning	277, 287, 293, 304, 307, 317	Genua, Mæglergebyrer i	113
Meddelelser fra	747	»Georg Stago«	175
Ny Vedtægter	537, 624, 653	Ghent, Havnen i	149
Føttinger Transformatoren	435	Ghent, Maaling af Last i	775
		Golfstaterne, Havne i	365
		Gotland, Kalklast fra	713
		»Great Eastern«s første Rejse	580
		Gyroskop	150
		Gyroskopkompas	271

G.

Generalforsamlinger:

Burmeister & Wain	177
Dampskibsselskabet Ajax	290
— Carl, Gorm, Skjold	242
— Cimbria	290
— Danmark	248
— Dannebrog, af 1896, Neptun	197, 698
— Fiona, Vendila	264
— Frem	545
— Gefion	219
— Havet	290
— Heimdal	167
— H. Kirschner	274
— Kjøbenhavn, Union, Inga, Østersøen, Dan	107
— Mercur, Vulcan	264
— Myren	231
— Nauta	161
— Norden	197
— Nordsøen, Urania	274
— paa Bornholm af 1866	231
— Progress, Skjalm Hvide	161, 162
— Skandia	116, 635
— Steam	290, 352
— Torm	184, 241
— Vesterhavet	177
— Viking	264
Dansk Dampskibsselskab	290
Danske Lloyd	322
Dansko Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk	322, 392
Dansk Navigator Forening	129
Dansk-russisk Dampskibsselskab	376
Dansk Sejlskibsrederi-Forening	389, 395, 409, 417, 427, 433, 443, 448, 457, 466, 475
— Afd. for mindre Skibe	34, 50, 51, 57
— Fyns Kreds	71
Den alm. danske Skibsførerforening af 1874	129
Det forenede Bugørselskab	161
Det forenede Dampskibsselskab	208
Det helsingørske Dampskibsselskab	197
Det kgl. octr. Seassurance-Kompagni	140
Drager Skibsfører- og Skibsrederforening	67
Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise	140
Foreniugen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne	290
Helsingørs Jernskib- & Maskinbyggeri	604
Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft	225
Kjøbenhavns Skipperforening	81, 90, 232, 436, 666
Marstal ny Sømandskasse	68
Marstal Skipperforening	68
Maskinmestrenes Forening	136
Nordisk Skibsrederforening	402
Skoleskibet »Viking«	264
Store Nordiske Telegrafskibsselskab	346
Svendborg Seassurance	136
Svendborg Toldsteds Sygekasseforening for Søfolk	68

H.

Hals Barre, Fyrtaarn paa	65, 787
Hals Barre til Aalborg, Forbedring af Sovejen fra	33
Hamburg-Amerika-Linien	175
Hamburg, Ny Havneanlæg ved	544
Hansen, Johan, Minister for Handel og Søfart	654
Hansen, H. A., Mægler	587
Hansen, K. P., Styrmand	663
Havarier og Forlis	i omtrent hvert Nr.
Havnesignaler, Overenskomst om internationale	271
Havre, Store Havneanlæg ved	413
»Heimdal«-Sagen	477, 522
Hjem for Sømandsenker	623, 732, 759
Hollænderdybet, Belysningen af	587
Horsens Havn, Udvidelse af	23

I.

Ildslukningsforanstaltninger paa Bomuldsdampere	607
Inkassoprovision af Fragt	545
Ipswich, Dokkompagniet i	391
Isbjerger i Atlanterhavet	545
Isbryder og efterfølgende Skibe	733
Isbrydning i russiske Farvande, Program for	717
Isefjorden, Uddybningen af	587
Isens Optræden i danske Farvande	182
Ismeldinger m. m., Bestemmelser mellem Danmark og Tyskland ang. Udveksling af	634
Ismeldingstjeneste, Meteorologisk Instituts	82
Italien, Konfiskation af Vaaben i	175, 240
Italienske Havne, Afgift til Tolk i	223
Italienske Havne, Udklarering i	57
Japauske Dampskibsselskaber, Subventioner til	81
Jernskibes Varighed	623

K.

Kanada, Kystfarten i	40, 779
Kanada, Rigdom paa Kul i	272
Kanadisk Lov om Told af Skibsreparationer	650
Kejser Wilhelm Kanalen	18
Kolvinske Ror, Erstatning for	143
Kiel, Kajlosning i	476
Kiselguhrs Beskaffenhed	330
Kiseljernslast, Faren ved	51, 117
Kjøbenhavns Frihavn	88
— Havneforhold	229, 482
— Havn, 50 Aars Dagen for Oprettelsen af	1
— — , Isforholdene i	167
— — , Karantæneforholdene ved	350
— Maskinist-skole	365
— Skipperforening	81, 127, 256, 400
Klassificering af Staalskibe, Lloyds ny Regler for Bygning og	607
Kobbergrunden, Afmærkning af	587, 701
Koivusaari, Havnepenge i	493

	Side	Side
Kolding Havn, Udvidelse af	655	
Korsør, Lodstvang ved	87	
Kostreglementet	483, 572	
Kristiania, Det danske Konsulat i	9	
Kronstadt, Kullosning i	633	
Kulcerteparti, Et mærkeligt	18	
Kurrachee, Udvidelse af Havneanlæggene ved	333	
Königsberg, Adresseprovisiou i	781	
L.		
Ladningsassurance	145	
Lastelinie, Anerkendelse af tysk	81	
— , En norsk	329, 334, 465	
— , Forslag til midlertidig Lov om	191, 230, 243, 245	
— , Kommission ang.	57, 229	
— , Lov om 273, 296, 303, 343, 427, 447, 465, 482, 498, 553, 559, 571, 601, 664, 743, 787		
— og andre Sødygtighedsbestemmelser, Englands og Frankrigs Anerkendelse af fremmede Nationers	601, 681	
Leith, Beretning fra Konsulatet i	149	
— , Dokafgifter i	376	
Libau, Toldforhold i	165, 239	
»Lilly«, 3/m. Sk. af Thuro	510	
Literatur:		
Niels Nickelsen: Skibes Fare og Frølse	272	
E. A. Lüders: En Afhandling om Strømmen i de færøiske Fjorde	320	
I. A. D. Jensen: Kortfattet Navigationslære for Fiske- og Sætteskippe	538	
Th. P. Funder: Praktisk Navigation II Udg. ..	539, 559, 571	
A. H. M. Rasmussen: Skibsmotorlære	697	
Lloyds Register of British and Foreign Shipping ..	117, 373, 607, 718	
Lodsning under Bugsoring	261, 278	
Lodsstationer i Sverig, Ændring i Fortegnelsen over	329	
Lodsvæsen, Overtrædelse af Lov om	725	
Lodsvæsnat	40	
Lohals Hage, Vager udlagt ved	649	
Log, En ny	743	
»Lolland«s Forlis, Dpsk.	537	
Londons Havnevesen	103	
Løsserlov, En nederlandsk	445	
Lysbojer, Automatiske	133	
M.		
Maanedsbefragtning, Bjørgølen under	391	
Maanedscerteparti, Kul til Kabys og Lukufer under	345	
— , Mærkelige Klausuler i	145, 515, 555	
Marienlechtes Station for traadløs Telegrafering ophævet	633	
Marscille, Havnen i	71	
Masnedø—Falster, Projekteret Bro mellem 10, 49, 50, 57, 65, 72, 82, 181, 215, 239, 240, 245, 262, 289, 350, 514, 603, 681		
Mattepenge	634	
— , Lægtriug i	345	
Memel, Minetømmer fra	775	
Memeler, Seetief	373	
Messina Strædet, Opmaalning af	681	
Metalrørslanger, Bøjelige	159	
Metersystemets Indførelse	476	
Minetømmer, Hvad forstås ved	781	
Ministeriet for Handel og Søfart .. 1, 71, 73, 317, 389, 624, 653		
Ministeriet for Handel og Søfart, Erhvervslivet og ..	747, 757, 763	
Moderat Fart i Taage	81	
»Monitoria«, Dpsk.	516	
Motorfartøjer, Lydsignaler til	731, 753	
Motor-Redningsbaad	23	
Møller, J. C., Dampskibsekspeditor	320	
Mønstring af svenske Søfolk paa ikke-svenske Skibe	460	
Moustringsbestyrere, Cirknlære til	731	
Mønstringskontoret, Aarsberetning fra	203	
N.		
Natsignalering	2, 24, 83, 555, 572, 671	
Navigationsvæsnets Ordning	35	
New Orleans, Havneforhold i	1	
— , Legal holidays i	149	
New Yorks Havn	379	
Nicolai-Broen, Passagen gennem	215	
Nordamerika, Strægere Indvandringsforskrifter i	499	
Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund 195, 553, 571, 577, 588, 618, 731		
Nordisk Skibsrederforening, Aarsberetning fra	366	
Nord- og Østersøkanalen, Udvidelse af	663	
Nordpolen, Til	686	
Norges Handelsflaade	203	
Nybygninger, Køb og Salg	i omtrent hvert Nr.	
O.		
Officers Messages	555, 572	
Oporto Bar, Vandstanden paa	150	
P.		
Panama Kanalen	71, 113, 508, 663, 780	
Passagerfarten paa Atlanterhavet	23, 499	
Pendulpropelleren	2, 17	
Pensionskasse for Sofarende	24	
»Polaris«, Motorbaad	17	
»Preussen«, Tysk femmastet Skib	608	
Puerto Rico, Farlige Grunde ud for SØ.-Kysten af	350	
Puget Sound, Forhøringsforhold i	635	
R.		
Randers Fjords Lodseri, Nedsættelse af Lodstaksterne for	608	
Ras Dimas i Tunis, Saltlastepladsen	419	
Rechnitzer, P., Konsul	390, 419, 491	
Rederens Regresret til Ladningsmodtager	150	
Redning af Skibsbrudne, Svensk Selskab til	17	
Redningsbaad, En Motor-	23	
Redningsbaade og Redningsredskaber, Søjlfartøjers Forsyning med	685	
— , Udsætning af	118	
Rednings-Flaader	181	
Redningskrause, Lysende	413, 650	
Redningsmidler om Bord i Skibe, Board of Trade og	51	
Redningsvæsnat	97, 571	
Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet	191	
»Republic«s Undergang, Dpsk.	57, 114	
Riga, Adressekommission i	712	
Rio Grande do Sul, Losning i	303	
Rotterdam, Sundhedsforanstaltninger overfor	527	
Rouen, Skibsfarten paa	182	
Runø Fyrtaarn, Indrettelse af Telegrafstation paa	725	
Rusland, Koleraen i	245	
Russ, Dpsk.	641	
Russisk Frihavn i Østersøen	271	
Russiske Havne, Konnossementer til	229	
— , Adressekommission i	781	
Russiske Havneafgifter, Optrævning af	23	
Russiske Søkort, Ny	773	
Ryan Tanning Boat	118	
Rønning af Sømand fra britiske Skibe	492	
Rønne Havn, Udvidelse af	671	
S.		
Sakskjøbing, Havneudvidelse i	655	
Sandvig Havn	195	
San Francisco som Ordrehavn	113	
Sejlskibsfarten og Lovgivningen	240	
Sejlskibsrejsjer, Hurtige	733	
Selvlossende Kulskib	623	
Shelde, Navigeringen paa	181, 223, 261	
Skibsbaade af Staal	559	

	Side
Skibsbyggeriet i England	294
Skibsbygningsindustri, Engelsk	87
Skibsdagbogen, Bekendtgørelse om Pligter med Hensyn til Førelsen af	195
Skibshypotekvæsen	640
Skibsefterretninger	I hvert Nr.
Skibsfart, En Nedgang i den engelske	545
Skibsrederunion, International	17, 35, 65, 330, 655
»Skinfaxe«s Grundstodning, Dpsk.	17, 71
Skrivefejl i Konnossementer til spanske Havne, Følgen af ..	671
Smyna, Konsulatet i	165
Spanske Havne, Skibsfarten paa	65
Spanske Skibsafgifter, Ny	87, 359, 390
Sparsommelighed, Sømand og	128
Spørgsmaal og Svar:	
Folkekirkens Helligdage, Arbejde paa	414
Midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie	289
Redningsbaade i mindre Passagerbaade i Kystfart	462
Skibets Forpligtelse til at afholde Udgifterne ved Lægens Befordring til og fra Borde	529
Tilsynet med Sejlskibe	749
Staten og Skibsfarten	176
Støge Havn, Et Sammenbrud af Bolværket i	601
St. Lawrence Floden og de store Søer, En Forbindelseskanaal mellem	271
St. Lawrence-Kanalen, Uddybning af	320
St. Petersborg Havn, Udvidelse af	663
St. Petersborg, Kanalen til	229
St. Petersborg og Kroustadt, Koleraen i	379, 475
Strandingsloven, Tillæg til	34, 175, 203
Strejkeklausul i Certepartier	522
St. Thomas Havn	527
Styrmandsforening i Svendborg	133
Subventioner	695, 787
— til japanske Dampskibsselskaber	81
Suez Kanalen	71, 103, 288, 350, 618, 701
Sundhedspas i tyrkiske Havne	165
Svenske Søfolk paa ikke-svenske Skibe, Mønstring af	460
Svensk Selskab til Redning af Skibbrudne	17
Sverig, Arbejdsstandning i	449, 554
— , Danske Konsulatsdistrikter i	81
— , Fyr- og Baakeafgifter i	145
— , Karantæneforanstaltninger i	515, 685
Sverigs Handelsflaade	35
— Søfart i 1908	144
Svitzers Bjergningsentreprise, Nordmændene og	725
Swausea, Havnen i	717
Swinemünde, Kullosning i	271, 500
Sydafrikanske og skandinaviske Havne, Overenskomst om Opretholdelse af Forbindelse mellem	685
Sygekasser, Hvorledes er Søfolks Stilling overfor statsanerkendte	25
Synsmænd, Ansættelse af	670
Sødygtighed, Midlertidigt britisk Certifikat ang. Skibes	229
Søfarten, De slette Tider for	204
Søfartsmøde, Det sjette nordiske	143
Søforhør og Søforklaringer:	
Beskadiget Ladning (Sk. »Juliane«)	262
Forlis (Sk. »Roska«)	766
Paasejling (Finsk Dpsk. »Astræa« og Knippelsbro)	343
Sammenstød (Dpsk. »Ella« og »Morsø«)	159
— (Dpsk. »Sverige« og Sandpumpedpsk. »Progres«) ..	246
— (Sk. »Asta« og Sk. »Fortuna«)	603
Søloven, Revision af	717
Sømandsdaad, En kæk	554
Sømandshjem, De skandinaviske	113
— , Skagens	113
Sømandshøjskolen	224
Sø og Land	I omtrent hvert Nr.
Søretskonference, International	571, 591, 618
Søulykkes Statistik, Dansk	24

	Side
T.	
Taage, Manøvrer i	522
Taganrok, Havneforbedringer ved	493
Tampico River, Vaudstanden i	515
Tannebek, L., Kaptajn	623
Telegrafering paa fremmede Skibe i tyske Havne	779
Tidssignal, Københavns ny	165, 247
Tilsit, Bygningen af en Havn i	521
Tilsyn med Sejlskibe	51
Tilsyn med Sejlskibe, Kommission om	50, 57
Tilsyn med Sejlskibe, Loven om	417, 481, 670, 685, 765
Tilsyn med Sejlskibe, Lovforslag om	191, 223, 229, 245
Told af Skibsreparationer, Kanadisk Lov om	650
Tonnageafgift i De forenede Stater, Lovforslag om	318
Traadlos Telegraf, Oceandampers Forsyning med	57, 113, 114, 127, 583
Trelleborg-Sassnitz Ruten	399
Trollhätta Kanal, Trafiken paa	685
Tuniskanalen, Skibes Dybgaende i	607
Turbine for Fragtdampere	413
Turbine- og Stempelmaskiner	330
Tyrkiske Havne, Praktika i	165
Tømmerflaadninger over Havet	713

U.

Ulykkesforsikring for Arbejdere, Den engelske Lov om	732
Ulykkesforsikring, Søfolks	19, 39 67, 81, 741, 766, 788
Undervands Klokkesignaler	294, 498, 591, 607, 633

V.

Valgret, Søfolks	508, 608, 671
Wartsala (Åbo Distrikt)	571
Weimann, W. H. O., Minister for Handel og Søfart	663
Vejroversigt over N. Atlanterhavet 66, 127, 196, 246, 309, 379, 468, 523, 602, 665, 727, 789	
Venedig Havn, Kajanlæg ved	663
Weseren, Bugsering paa	333
Wiborg, Havneforbedringer i	413
»Viking«, Skoleskibet	159, 618, 639
Windau, Projekterede ny Fyr- og Taagesignaler ved	349
Vragedelægger, En amerikansk	430
Väckholmsundet, Afspærring af	695
Vænern og Kattegat, Kanal mellem	113, 289

Y.

Ymuiden, Redningsstation i	758
Yxpila, Forbedring i Farvandene ved	400

Z.

Zeebrügge, Havnen ved	261
-----------------------------	-----

Ø.

Østasiatisk Kompagni	133
----------------------------	-----

Illustrationer:

Oversigt over Fyrlinie Systemet mellem Aalborg og Hals.	34
Ryan Tanning Boat	118
Matros A. F. Carlsen-Berg	119
Fisker Chr. Rasmussen	206
Dampskibsekspeditor J. C. Møller	320
Konsul A. Andersen	374
Kaptajn O. Nielsen	554
Thyborøn Kanal	564
»Preussen«, Tysk femmastet Skib	608
Direktør John Larsen	758

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 3. Januar 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlanta
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kædler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlavej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prislister.



Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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

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 Skruceaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.
 „Smith,
 Cronstadt“.

Hans Smith.
 Etableret 1850.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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.

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

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

Skib til Salg.

Sk. „Anna“ 5/611—77 Netto R.-T., c. 140 Tons dw. og c. 40 Sldr. Træ er til Salg ved Henvendelse til Ejeren

Skibsfører E. A. Schmidt
 Marstal.

Skibet er oplagt i Præsto.

Fabriks



Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
 til Jern-, Staal- og Træskibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.
 Nyhavn 53.
 KJØBENHAVN.

Telegr.-Adr.:
Berglarsen.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Effte, A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
 anbefaler sig til d'Herr. Restauratører.
 De bedste Varer her paa Pladsen.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparation 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 Patentophallingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

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 saason 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, Kbhælbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerapil, 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 Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

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

Frederik Hansen
Skibe.
Skibsproviantering.

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

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

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.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

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.

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

Til Skibsbrug

anbefales:

Carlsberg

Pilsner
Lagerøl
Porter
Exportøl
Skattefri, lys
og mørk
Mineralvande.

Leveres fra Depotet:

Havnegade 47. Telefon 4980.

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 Paalægning-n og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet: „Bitumastic“.

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.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagot bearbejdede Reel og billig Betjening garanteres.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin

Skibsproviantering.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kedler have til Salg.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Kjøbenhavn, d. 5. Januar 1909.

Ministeriet for Handel og Søfart. Under 23. f. M. har Kongen fra d. 1. d. M. udnævnt: Kontorchef i Indenrigsministeriet *S. H. A. Vedel* til Departementschef under Ministeriet for Handel og Søfart, Kontorchef for den kgl. grønlandske Handels Bogholder- og Korrespondancekontor *H. B. Krenchel* og Redaktør af *Dansk Søfartstidende* *J. E. A. Krogh* til Kontorchefer under Ministeriet for Handel og Søfart samt Assistent i Indenrigsministeriet *G. Busck-Nielsen* til Fuldmægtig under Ministeriet for Handel og Søfart.

Under samme Dato har Ministeriet for Handel og Søfart derhos konstitueret Assistent i Indenrigsministeriet *P. Herschend* som Fuldmægtig under Ministeriet ligeledes fra 1. d. M.

Under d. 1. ds. er Kontorchef i Ministeriet for Handel og Søfart, *Emil Krogh*, fratraadt Stillingen som ansvarshavende Redaktør af *Dansk Søfartstidende*.

Ledelsen af Bladet er, som tidligere bebudet, her efter overdraget fhv. Skibsbygger Hr. *V. Krogh*.

I Anledning af 50-Aarsdagen for Oprettelsen af Kjøbenhavns Havns nuværende Administration foretog Havnebestyrelsen sammen med en Del indbudte Autoriteter og andre Gæster Onsdag Eftermiddag d. 30. December en Sejlads gennem Langebro og den ny Knippelsbro, som herved aabnedes for Trafiken.

Om Aftenen afholdtes i Hotel d'Angleterre en Souper, hvori deltog et Par hundrede Personer. Festen indlededes med Foredrag af Havnekaptajn, Kommandør *Drechsel* og Havnebygmester *Møller* om Kjøbenhavns Havns Udvikling fra de tidligste Tider indtil vore Dage. Under Souperen talte Trafikminister *Jensen-Sonderup*, der bød Velkommen og udbragte et Leve for, at Kjøbenhavns Havn stadig maatte gaa fremad, saaledes at Udviklingen i de sidste halvt hundrede Aar kunde fortsættes paa værdig Maade. Overpræsident *Oldenburg* takkede paa Magistratens Vegne og udbragte et Leve for Trafikministeren.

Gennem Udenrigsministeriet har vi modtaget nedenstaaende Beretning fra det danske Konsulat i New Orleans.

Havneforhold i New Orleans. New Orleans har i de senere Aar stadig vundet Terræn som Ind- og Udførselhavn for den almindelige Stykgodstrafik mellem Amerika og Evropa. Skønt saaledes den tidligere fremherskende Karakter af Sæsonhavn er ved at tabe sig, er dog endnu Efteraars- og Vintermaanederne med deres stærke Tilførsel af Bomuld, Majs, Hvede og Bomuldsfrøprodukter den vigtigste Forretningstid her, og der turde nu være Anledning til, støttet paa en af Havnekommissionen nylig offentliggjort Beretning, at fremsætte nogle Bemærkninger om, hvorledes Havnen her er beredt til at opfylde de Krav, den kommende Vinters Trafik vil stille til den.

New Orleans Havn er en lang Række Værfler bygget paa den nordlige Bred af Mississippifloden og strækkende sig med Afbrydelser fra den saakaldte Port Chalmette til Southport, en Afstand af c. 15 eng. Mil. Paa den sydlige Flodbred findes kun Texas Pacific Banens Værft, Westwego Cotton Wharf og et Par mindre betydelige private Værfler.

Indtil 1903 var Havnens Administration mod en aarlig Afgift overladt et privat Firma ved Navn Louisiana

Construction and Improvement Co., hvem Værfternes Vedligeholdelse under det forudgaaende 25 Aars Leje maalt havde paahvilet. Den overvejende Del af Kajerne er siden da bleven ombygget, og udstrakte Reparationer foretaget til Vedligeholdelse af de ældre Værfter. Ogsaa disse skal efterhaanden helt ombygges, og Arbejdet hermed drives ivrigt om Sommeren, som her er den Tid af Aaret, da nogle af Værfterne med mindst Ulempe kan unddrages Skibsfarten.

Af Hensyn til den voksende Stykgodstrafik og Kaffeimport er der i de senere Aar bleven opført Staalskure over adskillige af de ny Kajer, og hermed vil der foreløbig blive fortsat. For at faa de fornødne Penge til Ny-Konstruktion af Kajer har Staten Louisianas lovgivende Forsamling bemyndiget Havnekommissionen til at udstede Obligationer til Beløb af 3,500,000 Dollars.

Paa den nordlige Flodbred er der i sin Tid bleven overladt Illinois Central Jernbanen en 4,750 Fod lang Grund, hvorpaa denne Bane har en Række sammenhængende, overbyggede Værfter. Disse saavel som de to ovenfor omtalte større Værfter paa Sydsiden af Floden holdes i udmærket Stand af de Jernbaneselskaber, der har ladet dem opføre, og er Ladepladser for alt Gods, som ankommer til Eksport over de paa-gældende Jernbanelinier.

De af Havnekommissionen byggede og vedligeholdte Værfler har en Længde af 21,681 Fod og maaler 1,749,783 Kvadratfod. Af dette Areal er 1,108,182 Kvadratfod overdækket af Staalskure.

Af de hidtil opførte Værfler er 13,069 Fod (1,051,577 Kvadratfod) konstrueret af imprægneret og 8,612 Fod (698,106 Kvadratfod) af non-imprægneret Materiale.

I Følge Havnekommissionens før omtalte Beretning har det kostet gennemsnitlig 85 Cents pr. Kvadratfod at bygge Værfler af imprægneret Træ og 45 Cents pr. Kvadratfod, hvor non-imprægneret Materiale er blevet anvendt. Staalskurene inklusive Rulledøre har kostet gennemsnitlig 57 Cents pr. Kvadratfod.

Ministeren for Handel og Søfart lager fremtidig imod hver Uge Torsdag fra 12—1 i Stedet for Onsdag.

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

Maskinmester *Blesberg*, Telf. Valby 36,
Skibsbygmester *S. Carstens*, Telf. 6282,
Skibsfører *J. N. Snicker*, Telf. H 72,
— *C. B. Hansen*, — Ø 1359 u.

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.

Natsignalering.

Vi har fra en farende Skibsfører modtaget følgende:

Fra Juli Maaned er en Prøve i Natsignalering med Blink efter Morse's System obligatorisk ved Board af Trade Eksaminationer for Kandidater til Styrmands-eksamen i England. Denne korte Notits har jeg bemærket et Par Gange i Søfartsblade i Aarets Løb uden at skænke den anden end forbigaaende Opmærksomhed. Fordringen har imidlertid virket i en Grad, som jeg aldrig havde anet. Sidste Foraar gjorde jeg en Rejse ned til Middelhavet, og det hændte da ved Finisterre, at en modgaaende Damper viste flere Blink, som jeg lod passere for det, det var. Senere ned mod Gibraltar var der en anden Damper, hvorfra der vedholdende blinkedes, og jeg var ikke i Tvivl om, at han ønskede en Forbindelse bragt til Veje, men da jeg ikke var i Stand til at aflæse Signalerne, lod dette sig ikke gøre. Tilfældet efterlod lidt Skamsvie. Under Sommerens Forløb i Fart paa Østersøen sled Skammen sig tynd, og Svien fortog sig, da de ikke opfriskedes en eneste Gang. Nu kommer vi atter efter Sommerfarten paa Østersøen ned ad Middelhavet, og ikke saasart var Ouessant passeret, før Historien begynder om igen. Ingen Nat gaar, uden at der fra forbipasserende Skibe blinkes til os. Da vi naar Finisterre, blinker de fleste. Raad blev lagt op om Bord; thi noget maatte der gøres. Det blev enstemmigt erkendt, at dette var os for meget, vi kunde ikke taale det, vi vilde ikke finde os deri, og da det ikke laa i vor Magt at forhindre de andre Skibe i at blinke, saa maatte vi lære at blinke igen. Signalbogen kom frem, Tegnene blev afskrevet og indstuderet, og Reglerne for Signaleringen blev godt gennemgaaet. I de tre Dage, som forløb, inden vi kom Gibraltar ind, døjede vi meget. Var det ærgerligt at blive blinket efter af de modgaaende, saa var det rent ud uudholdeligt at tage imod det af de Skibe, som kom op fra agter og løb forbi, og disse var desværre ikke faa. Vi stod dér paa Broen med en Følelse af Underlegenhed og havde tillige en Fornemmelse, som stod de andre og spyttede os i Ansigtet. Da vi var vel passeret Gibraltar, var vi kommen saa vidt, at vi kunde begynde at give Livstegn fra os. Selvfølgelig kneb det haardt at aflæse Signalerne, især naar øvede Signalmænd afgav dem, men forbavsende hurtig naas der lidt Færdighed deri ogsaa. At afgive Signalerne er jo ulige lettere, og endnu kan vi ikke sige, vi faar fuld Erstatning for vor Umage, men det kommer snart, og saa har vi i Sinde at tage Revanche for den lidte Tort. Hidtil er en Blandlygte med en Hue som Skjul det eneste Apparat, som har staaet til vor Raadighed. Der gives allerede i England i Handelen forskellige mer eller mindre kostbare elektriske Signallamper, men foreløbig maa vi nøjes med vor Tyvelygte, og imidlertid lægger vi vore Hjørner i Blød for at udstudere et sindrigt, billigt, selvløbet og fuldkomment Apparat. Ganske vist er vi gaaet i Ruten af alle større Liniebaade, men det vil maaske alligevel forundre at høre, at iblandt den halvanden Snes Dampskibe, vi har mødt fra Gibraltar langs den spanske og algierske Kyst, var der kun fire, som ikke enten selv forsøgte Forbindelse bragt til Veje eller ogsaa øjeblikkelig svarede paa Opfordring fra vor Side.

Nu vil jeg spørge danske Navigatorer: Er det egentlig, som det bør være, og er der egentlig nogen Grund til, at vi fra Kodans Bølger skal komme drattende en halv Snes Aar bagefter de »Angelsakser, Slaver, Vender«, som »Blink paa Blink til os hendsender«? Saa-danne Grunde gives der vist ikke, og hvorfor da ikke være med i Dansen fra Begyndelsen?

Man behøver ikke nogen stærkt udviklet Fantasi for at tænke sig det Tilfælde, at Signalering om Natten kunde faa allerstørste Betydning; men uden at gaa til det yderste, saa lad os blot tage Sagerne som de daglig-dags forefalder. Indtil Dato er almindelige Skibe kun

ved Dagen anmeldt passeret Signalstationerne, hvilket vil sige saameget som, at kun det halve Antal bliver rapporteret, af dem som ellers burde rapporteres; det samme gælder for Skibe rapporterede i Søen fra andre passerende Skibe.

Nu er det saaledes, at de store Klassificerings-selskaber opretholder flere Signalstationer og staa i Forbindelse med alle de af forskellige Stater oprettede, for, saa vidt det lader sig gøre, i det hele Samkvems Interesse, at vedligeholde Forbindelsen med Skibene, da mangehaande og ofte meget store Interesser er knyttet til dem. Maaske er disse Kendsgerninger ikke saa paaagtet, som de burde være, og Aarsagerne dertil kan være forskellige. Flag-Signalsystemet har altid ladet en Del tilbage at ønske, især, da der maa tre-fire Mand til, for at det kan gaa nogenlunde hurtigt. Ved Natsignaler kan én Mand besørge det hele, naar han faar Øvelse, baade 10 Gange hurtigere og 100 Gange lettere. Der kan maaske indvendes, at i snævert Farvand eller under andre særlige Omstændigheder kan den Vagthavende paa Broen, ved at have Opmærksomheden henvendt paa Signalers Modtagelse og Afgivelse, forsømme den skarpe Udkig, han altid forudsættes at holde. Hertil kan imidlertid svares, at under særlige Omstændigheder er der vel som oftest to paa Broen. En Ting er aldeles vis, at den Styrmand, som aflæser Signaler, naar disse afgives med nogen jævn Hurtighed, vil sikkert være lysvaagen og vel skikket til hurtig at have Klarhed over en Situation.

Det er en udmærket og vækkende Stimulans under Vagten af og til at blive prajet, og Styrmanden kan paa denne Maade lydløst og uden at forstyrre en tvær Skipper eller nervøse Passagerer paa egen Haand skaffe sig baade Adspredelse og Oplysning om et eller andet (f. Eks. om Fyr der ventes at komme i Sigte), som senere kan faa stor Betydning for Navigeringens videre Fortsættelse. Har den Vagthavende enten modtaget eller givet en nyttig Besked, da kan han rolig stikke Hænderne i Lommerne og fortsætte sin March paa Broen med en Følelse af at være Situationen voksen og paa Højde med Udviklingen. Jeg ved ikke, om det endnu er paalagt nogen af vore Signalstationer hjemme at modtage Natsignaler. Ved Dover og Holeyhead har dette alt længe været Tilfældet, og der er god Grund til at tro, at Stationerne i England snart alle vil komme med.

Naar jeg her har udbredt mig saa vidt om dette Emne, da er det, fordi jeg ved at benytte dette System er blevet slaaet ved dets Simpelt. Alle Navigatorer her om Bord er ligefrem forbavset over, hvor let Systemet er at tilegne sig og benytte i Sammenligning med al den Hurlumhej med Flagene, som snart vikler sig om Linen, snart gaar i Røgen fra Skorstenen og før eller senere under Forbisejlingen blæser lige mod Modtageren. Her derimod kan det allersimpleste Apparat klare hele Sagen og det endda paa temmelig stor Afstand. Mit Raad til alle Navigatorerne er derfor: Hvis I ikke allerede er Eksperter deri, da søg snarest muligt at lære, indøve og benytte Natsignalerne.

Navigator.

Pendulpropelleren.

Bør Sagen ikke føres igennem?

Af Ingeniør H. C. Vogt.

I Sommeren 1907 foretoges sammenlignende Prøver mellem Drivskruen og Pendulpropelleren.

Til Forsøgene benyttedes en hos Hr. Skibsbygmester Koefoed udmærket bygget og meget smuk Skonnert (bygget til over Veritas Fordringer), der løb af

Stabelen April 1907. Pendulpropelleren fordrer kun en Maskine, i Stand til at yde frem- og tilbagegaaende eller oscilerende Bevægelse, altsaa en meget simplificeret Maskine, hvor Dampens Tryk paa Stempleet næsten direkte balanceres mod Vandets Tryk mod Propellerens Drivflade! Denne Maskine var der imidlertid ikke Penge til at anskaffe.

I Skonnerten blev derfor indsat en Dan-Motor paa 40 Hestes Kraft, som først arbejdede fortrinligt ved Forsøgene med den almindelige Drivskruer, hvorved opnaaedes en Fart paa 5,72 Knob. Men Motoren passede ikke til de senere anbragte Pendulpropellere. Ved en Tandhjulstransmission maatte Motorens Omløbshastighed først nedsættes betydeligt, hvorefter denne langsomme Rotation ved diverse Mellemed omsattes til svingende Bevægelse. Ved denne dobbelte Transmission, som ikke arbejdede økonomisk, tabtes c. 17 H. K., saaledes at kun c. 23 H. K. naaede ud til Pendulpropellerne, som derved gav Skonnerten en Fart paa 5,1 Knob. (Ved 23 H. K. giver Drivskruen kun 4,75 Knob).

Underdirektør Rasmussen ved Orlogsværftet kontrollerede Forsøgene, og hans Indberetning til Ministeriet kom til at indeholde alle hans udmærkede udførte Maalinger i Forening med en kort kategorisk Bemærkning om, at Drivskruen yder noget større Fart end Pendulpropellerne, hvilke sidste dog giver en fortrinlig Drejeevne, men det vigtigste Punkt, nemlig vedrørende den Kraft, hver især af de konkurrerende Propellere modtog, var udeladt!

Jeg underskrev derfor kun meget nødt, men akviescerede af Hensyn til de udmærkede Maalinger og tilføjede en foreløbig Redegørelse for, at den højest mulige Grænse for den til Pendulpropellerne overførte Kraft var 25.

Paa Grund af svigtende Helbred kom min Redegørelse i »Ingeniøren« først 3 Maaneder senere, den 7. December 1907, men det aldeles ukorrekte Rygte, at Drivskruen havde slaaet Pendulpropelleren, var da allerede udspreedt! Senere har jeg fundet en langt simple og mere eksakt Maade at beregne den til Propelleren overførte Kraft, end der den Gang blev anvendt, og det lader sig absolut ikke bestride, at denne kun var c. 23.

Vor polytekniske Højskole lod da ogsaa høre fra sig ved d'Hrr. Professor S. Borch og Docent Hansen. Den 29. Februar skrev Professor Borch i »Ingeniøren«, at der var sket Uret mod Pendulpropelleren, fordi Forsøgene kun havde vist, at Transmissionen var uheldig, ikke Propelleren. I »Dansk Søfartstidende« af 19. Marts skrev Docent Hansen paa lignende Maade og verificerede Beregningen vedrørende den til Propelleren overførte Kraft.

Der dannedes endvidere et Konsortium for at fremme Pendulpropellersagen, og Kaptajn E. Andersen (der nu fører »Viking«) var Formand derfor og skrev selv Indbydelsen og forelagde samme for Hr. Underdirektør Rasmussen, der godkendte følgende: »Med disse c. 23 H. K. præsterede Pendulpropellerne dog en Fart paa 5,1 Knob, medens Skruen med c. 40 H. K. kun præsterede 5,72 Knob. I Forhold til Kraften ydede Pendulpropellerne altsaa i Virkeligheden mere end Drivskruen, medens de tilsyneladende gav 0,6 Knob ringere Fart end denne, udelukkende paa Grund af de uheldige Transmissionsforhold«.

Af andre ny Prøver med Pendulpropelleren nævnes følgende: Med den Forsøgsbaad, som nuværende Folketingsmand J. C. Christensen for 8 Aar siden skaffede Statsunderstøttelse til, er der eksperimenteret meget, og dens Pendulpropeller har i 8 Aar fungeret udmærket, navnlig i Søgang. Baadens sidste Dan-Motor ydede $2\frac{1}{2}$ H. K., der ved Hjælp af en Transmission overførtes til Pendulpropelleren, hvorved opnaaedes en under Orlogsværftets Kontrol maalt Fart af 5,25 Knob.

Baaden er nu i dette Efteraar bleven forsynet med Drivskruer, medens Motor og alt andet selvfølgelig forblev uforandret, Farten blev 5,15 Knob, altsaa 0,1 Knob ringere end med Pendulpropeller, der led under Tabene ved Transmission (der dog her ikke tilnærmelsesvis var saa store som ved Skonnerten). Baaden prøvedes i begge Tilfælde over den samme Strækning.

Pendulpropelleren har nu ligget stille i over et Aar, hviket er længe, naar man bliver tilaars, og Helbredet svækkes. Den omtalte, smukke Skonnert, (der slaar mig i 20,000 Kr.), samt Propellerne paa samme, der fungerer udmærket, foreligger, men der kræves Maskine til Propellerne, og Skonnerten bør rigges.

Det har vist sig, at adskillige Mennesker nok har ønsket at være med til at føre Sagen frem, men dog først vilde forhøre sig, og naar dette var sket, trak de sig tilbage. Dette kan kun ligge i Misforstaaelsen af Forsøgene med Skonnerten.

Det kan derfor sikkert interessere Læserne at høre et Udtog af, hvorledes Hr. Rasmussen senere skrev til Marineministeriet om Sagen:

»Saadanne sammenlignende Prøver frembyder stor Interesse for Marineteknikere og kan utvivlsomt i mange Tilfælde bidrage til, at Skibes Fremdrivning bliver mere økonomisk, eller deres Manøvre evne forbedret«. Forsøgene har vel givet det Resultat, at der med den nuværende Installation i Motorskonnerten ikke kunde opnaas samme Fart af Skonnerten med Pendulpropeller som med Drivskruen — utvivlsomt vil et bedre Resultat kunne opnaas med Pendulpropelleren, dersom den drives af en til dette Formaal særligt konstrueret Maskine — men paa den anden Side har de ogsaa vist, at Pendulpropelleren kan give Skibet en Drejeevne — ja næsten ren Sidebevægelse — som Drivskruen aldeles ikke evner. Med en Drivskruer og almindeligt Ror vil dette kun meget ufuldkomment kunne dreje Skibet, uden at dette samtidig kommer i Fart, og under Bakning med Skruen er Rorets Virkning ofte ganske uregnelig. Der forekommer imidlertid mange Manøvrer, hvor det er ønskeligt, at Skibet drejes, uden at det skyder over Stævn; for Skrueskibes Velkommende kan dette kun lade sig gøre, naar det har mindst 2 Skruer, men en stadig Gangskiftning af Maskinen er da nødvendig, og den drejende Virkning af Skruen er ofte saa ringe, at den ophører, naar Vind og Vejr er imod Manøvreren. Med Vogts Propeller derimod vedbliver Maskinen at gaa rundt samme Vej, idet Omskiftningen i Sideretningen sker ved en Drejning af Pendulpropellerbladet uafhængigt af Maskinen. Forsøgene med Motorskonnerten har godtgjort, at Drejeevnen er fortrinlig, hvad der skyldes den Omstændighed, at Pendulpropellerens Tryk paa Vandet under Sidedrejningen virker paa en langt større Vægtstangsarm end Drivskruen. For Skibe eller Fartøjer, hvor en særlig god Manøvre evne er en Hovedbetingelse, vil derfor Pendulpropellerne i denne Henseende være fordelagtigere end Drivskruen og et almindeligt Ror.«

Hvis ovennævnte, iøvrigt mesterlig formulerede Indlæg havde foreligget straks, saa havde Sagen nu rimeligvis været sat igennem!

Baade Skovlhjulets og Drivskruens Historie viser, hvor ringe Betydning løse Skøn har, f. Eks. den sædvanlige Floskel »Det kan vistnok ikke blive praktisk«. Den berømte Parson skriver, at blandt 100 Ingeniører skønnede de 99 forkert med Hensyn til Dampturbinen.

Kampen for Pendulpropelleren har været lang og svær. Det var at haabe, at der omsider kunde skaffes de forholdsvise Midler, der endnu behøves for at føre Pendulpropelleren ud i det praktiske Liv og give en dansk Opfindelse paa Skibsfremdrivningens Omraade den Plads, som med Rette tilkommer den.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Forretning fremdeles stille, og de enkelte Ladninger, der udbydes til lave Rater, finder ikke Reflekter paa Grund af den ret strænge Frost med Ishindring paa flere Havne i disse Lande.

Returfragter Vest fra ligger ligesaa stille, og der er kun sluttet ganske enkelte Fragter i den Fart.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

100 Kbf. Papirtræ Libau/Faaborg 20 Rm., 280 Tons Oljekager Bordeaux/Gøteborg 12 Frcs., 380 Tons Salt Trapani/Gr. Yarmouth 7/9.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe har siden Jul ligget helt stille grundet paa den ret haarde Frost, og selv om det nuværende milde Omslag i Vejret vil vedblive, vil det vel næppe bevirke nogen nævneværdig Forandring i Befragtningen lige straks, saa de Skibe, som er lagt op, ikke saa hurtigt atter kommer i Fart, uden at ret gode Rater vil kunne opnaas, og det er der desværre ikke stor Udsigt til.

Af Afslutninger er der kun at bemærke, at der fra Kjøbenhavn skal være sluttet for Majs og Solsikkekager til Harbølle 18 à 19 Øre, Stege 16 Øre.

Fra Sø og Land.

Bogo Navigationsskole. I den nu afsluttede 2dje Eksamenstermin 1908 indstilledes til den almindelige Styrmands-eksamen 4 Elever, til Eksamen i 2den Afdeling 1 i Navigation, 1 i Geografi og Vejrlære, 2 i Søret og Handelsvidenskab og 3 i Engelsk. Alle bestod. Ialt har i 1908 11 taget almindelig Styrmands-eksamen, og i 2den Afdeling har 9 taget Eksamen i Navigation, 8 i Geografi og Vejrlære, 8 i Engelsk og 10 i Søret og Handelsvidenskab.

Desuden har 4 Elever taget Satteskipperproven.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i November Maaned 1908 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 14 amerikanske, 15 britiske, 3 danske, 2 hollandske, 2 franske, 1 tysk, 7 italienske, 17 norske, 22 russiske, 3 svenske, ialt 86; Dampskibe: 5 amerikanske, 2 østrigske, 1 belgisk, 8 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 2 franske, 3 tyske, 1 græsk, 2 italienske, 9 japanske, 4 norske, 1 russisk, 2 spanske, 2 svenske, ialt 44. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Strandning 46, Kollision 2, beskadiget af Ild 1, forsvundet 2, forladt 7, Kondemnation 28; for Dampskibene: Strandning 18, Kollision 3, beskadiget af Ild 5, forsvundet 5, forladt 1, Kondemnation 11, sunket 1.

Veset, 3/m Skonuert af Ronne, kom d. 26. f. M. ved Ladsejliugen til Kjøbenhavns Havn saa nær til Bolgebrøderen, at den nedstod mod denne, hvorved Stævnen blev bøjet. Lødsdamperen assisterede Skonnerten, men maatte straks efter forlade denne, da den blev tilkaldt til lodssogende Damper i Sundet. Skonnerten drev derefter atter ind paa Molen, hvor den huggede saa stærkt, at Mandskabet maatte gaa i Land. Svitzers blev da tilkaldt, og Skonnerten blev bugseret ind i Havnen, hvor den losses for derefter at blive repareret.

Nordhvalen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har efter Ankomsten til Las Palmas haft Eksplosion om Bord, forårsaget ved Gas fra Kulladningen. Fem Arbejdere, som var beskæftiget med Losningen, blev saaret, og der opstod Ild i Kullene. Assistance blev ydet af den engelske Krydser »Dwarf«.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. hertil 3./1. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 2./1.
for Lissabon. — Algarve, Borries, ank. Marseille 27./12. —
Anglo Dane, Wieneke, afg. La Rochelle 1./1. hertil. — A. N.
Hansen, Paaske, ank. Dunkerque 30./12. — Antwerpen, Mad-
sen, ank. Piræus 2./1. — Arkansas, afg. Kristiania 24./12. til
Boston. — Arno, Strubberg, ank. Newcastle 31./12. — Aurora,
Fischer, pass. Dartmouth 31./12. hertil. — Røron Stjeru-
blad, Therkildsen, ank. Reval 3./1. — Beira, Lunge, ank. Dun-
kerque 3./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, oplagt her. — Chr.
Broberg, afg. Catania 2./1. til Algier. — Christian IX pass.
Brunshüttelkoog 2./1. for Rouen. — Dagmar, Bogvad, pass. Ques-
sant Creach 3./1. for Bordeaux. — Esbjerg, Strufve, afg. Libau
3./1. herfra. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 25./12. —
Frederik, Thomsen, afg. herfra 30./12. til London. — Garonne,
Kromann, oplagt her. — Georgius I, Sorensen, ank. her 4./1. —
Hellig Olav, Holst, oplagt her. — Hengest, Munch, afg.
Riga 3./1. hertil. — Hjelm, Sorensen, ank. hertil 1./1. — I. C.
Jacobsen, Petersen, afg. Riga 1./1. hertil. — Jolantha, Si-
monsens, ank. Antwerpen 25./12. — Kasan, Hansen, dokker her. —
Kentucky, Andresen, pass. Dunthead 2./1. for Moss. — Kiev,
Jørgensen, ank. Genua 31./12. — Kursk, Gommersen, afg. Königs-
berg 3./1. hertil. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 2./1. —
Loire, Craignou, oplagt Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Lon-
don 28./12. — Louisiana, Ørsted, pass. Dartmouth 20./12. for
Boston. — L. P. Holmblad, Svane, laster her for Levanten. —
Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Grimsby 2./1. hertil. — Moskva, ank.
hertil 31./12. — Nicolai II, Claussou-Kaus, ank. hertil 31./12. —
Nordjylland, Kragh, afg. herfra 2./1. til Königsberg. — O. B.
Suhr, Frisenette, pass. Brunshüttel 31./12. for Antwerpen. —
Omsk, Harder, pass. Holtenau 4./1. for Hull. — Oscar II, Hem-
pel, oplagt her. — Perm, Christensen, ank. Libau 29./12. — Pre-
gel, Iversen, ank. Riga 3./1. — Riberhuus, Bonnolykke, op-
lagt her. — Saga, Wiberg, ank. Rouen 2./1. — Sava, Larsen,
ank. hertil 30./12. — Seine, Dumpt, ank. Rochefort 29./12. —
Skalholt, Larsen, ank. Stettin 1./1. — Rogaland, Wiese, afg.
Stettin 2./1. til Manchester. — Texas, Lissner, ank. Filadelfia 2./1.
— Tiber, Bech, ank. hertil 31./12. — United States, Egense,
afg. New York 2./1. til Kristiansund. — Vendsyssel, Jaco-
bæus, pass. Brunshüttel 31./12. for Antwerpen. — Vadsø, afg.
Swausea 31./12. hertil. — Holar, Svan, ank. hertil 2./1.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg.
Dakar 31./12. til Gulf Port. — Michail Ontchoukoff, Har-
boe, afg. Savannah 30./12. til Hamburg. — Generalkonsul
Pallisen, Christensen, afg. Savannah 30./12. til U. K. — Wla-
dimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 11./12. til Pensacola. — Ex-
cellence Pleske, Rasmussen, ank. London 29./12. — Pawel
Andrejeff, Tannebek, ank. Grangemouth 30./12. — Wladimir
Sawin, Carstensen, ank. Dakar 26./12. — Alexander,
Shukoff, Dahl, ank. Riga 27./12. — Johau Siem, Nielsen,
afg. Korsør 1./1. til Libau. — Harald Klitgaard, Rasmussen,
afg. Riga 30./12. til Grangemouth. — Helmer Mørch, Thorsøe,
afg. St. Vincent 28./12. til St. Lucia f. O.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Huclva 2./1. — Nan-
tik, Nielsen, ank. Arbroath 30./12. — Gerda, Thøgersen, afg.
Llanelly 29./12. til Kjøbenhavn. — Ellen, Hansen, afg. Dunston
31./12. til Oporto. — Fylla, Christensen, pass. Quessant 2./1. til
Helsingborg. — Cito, Jepsen, afg. Riga 2./1. til Reval. — Bodil,
Uldall, ank. Belfast 30./12. — Dagmar Mathiasen, afg. Cherbourg
31./12. til Llanelly. — Norma, Schiff, ank. Königsberg 31./12. —
Alfa, Lauritsen, afg. West Hartlepool 30./12. til Baltischport. —
Johanne, Mikkelsen, ank. Boston 30./12.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Methil 31./12. — Rus-
sia, Poulsen, ank. Bristol 1./1. — Carl Hecksher, Starck, afg.
Riga 1./1. — Dunia, Petersen, ank. Filadelfia 31./12. — Nor-
mannia, Eriksen, ank. Tampico 29./12. — Euxinia, Dam Lar-
sen, ank. Filadelfia 29./12. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia
16./12. — Livonia, Skov, ank. Varna 26./12.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Helsingør 24./12. — Pa-
tria, Nielsen, afg. Sagnito 25./12. — Gratia, Sorensen, ank.
Beyrouth 25./12. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 31./12.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Gallia,
Petersen, afg. Hamburg 15./12. — Caledonia, Storm-Hansen,
afg. Hamburg 23./12. — Sarmatia, Pedersen, afg. Bary 31./12.
— Kolumbia, Rasmussen, afg. Novorossisk 24./12.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Rotterdam 27./12. — Gra-
naria, Jørgensen, afg. Bermuda 29./12. — Carbonia, Mathia-
sen, ank. Riga 19./12. — Estonia, Winckler, ank. Sulina 27./12.

Dan. Fionia, Hunsen, ank. Workwohrt 2./1. — Selaudia,
Troensogaard, afg. Slesvig 2./1. — Seculia, Jensen, afg. Filadelfia
31./12. — Frumentia, Andersen, afg. Filadelfia 13./12.
— Boscia, Skovgaard, afg. Newport Mon 1./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 25./12.

Det estasiatiske Kompagni. Cathay, Kruse, afg. Antwerpen 25./12. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Suez 13./12. til Soesoe. — Siam, Cortsen, afg. Moji 1./1. — Samui, de Fine Licht, afg. Colombo 26./12. til Port Said. — Sibirien, Madsen, afg. Algier 29./12. til London. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 30./12. — Anamba, E. Juel Hansen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Cambodia, Knudsen, ank. Durban 24./12. — Indien, Berg, afg. Palang 25./12.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 19./12. til St. Thomas. — St. Jan, Rambusch, afg. St. Thomas 30./12. til Havre. — St. Croix, Christensen, ank. Kjøbenhavn 26./12.

Term. Sara, Jensen, ank. Reval 26./12. — Helene, Sorensen, afg. Riga 2./1. — Agnete, Petersen, ank. Liban 23./12. — Hermia, Hansen, afg. Methil 29./1. — Alice, Schultz, afg. Boness 31./12.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelosund 31./12. — Edison, Sorensen, afg. Almeria 31./12. til Newport. — Fulton, Jorgensen, afg. San Felix 28./12. til London. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 24./12. — Washington, Nielsen, afg. Boness 25./12. til Haderslev.

Frem. Austa, Bagger, afg. Rendsborg 31./12. til Grimsby. — Vera, Thing, ank. Königsberg 2./1. — Freja, Nielsen, ank. Holmstad 2./1.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Nizza 29./12. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Monaca 30./12. — Elna, Rathje, afg. Blyth 31./12. — Therese, Pedersen, ank. Cannes 29./12. — Jeanne, Løffler, afg. Sunderland 30./12. — Vera, Riso, ank. Ipswich 24./12. — Daisy, Lagesen, afg. Bona 2./1.

Dannebrog. Amalionsborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 31./12. — Fredensborg, Fischer, ank. Rouen 27./12. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Bougie 28./12. — Jomshørg, Mathiesen, afg. Neapel 22./12. til Barry. — Kronborg, Jensen, afg. Neapel 29./12. til Barry. — Skanderborg, Jensen, ank. Sunderland 4./1. — Stegelborg, Lund, afg. Cardiff 1./1. til Neapel. — Søborg, Hansen, afg. Newcastle 21./12. til Genua. — Uranienborg, Schmidt, afg. Riga 31./12. til Ghent.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Orbeck, ank. West Hartlepool 1./1. — Klampenborg, Winther, ank. Kjøbenhavn 29./12. — Marselisborg, Larsen, ank. Neapel 29./12. — Silkeborg, Pedersen, ank. Riga 25./12. — Skodsborg, Agerlin, afg. Swansea 25./12. — Tuborg, Smith, ank. Cette 28./12. — Ulfborg, Møllerup, ank. Kjøbenhavn 4./1.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. Newport 1./1. — Jægersborg, Larsen, ank. Riga 23./12. — Taarnborg, Matzen, afg. Riga 29./12. til Ghent.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Horsens 30./12. til Blyth.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Danzig 24./12. til Liverpool.

Svendsen & Christensen. Peter Willemoes, Albertsen, ank. Stettin 31./12. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Bordeaux 31./12. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Cardiff 31./12. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Cardiff 30./12.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Pernambuco 2./1. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Burntisland 30./12. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Burntisland 23./12. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 21./12. — Svend, Schmidt, afg. Aberdeen 2./1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Ghent 21./12. — England, Andersen, ank. Königsberg 28./12. — Holland, Poulsen, ank. Grangemouth 24./12. — Dronning Olga, Petersen, ank. Grangemouth 24./12. — Anette Furness, Larsen, ank. Torre Annunziata 24./12. — Lady Furness, Clausen, pass. Brunshüttel 2./1. hertil. — Tyskland, Danstrup, afg. Marseille 31./12. — Frankrig, Friis, afg. Tyne Dock 27./12. — Belgien, Nielsen, afg. Malta 2./1. 23./12.

Sejlskibe.

Svendborg. Standard, Rasmussen, ank. Assens 23./12. — Agnes, Christensen, ank. Chorbrough 22./12. — Sophie, Jensen, ank. Nantes 22./12. — Ragnhild, Andersen, ank. London 22./12. — Freir, Brandt, ank. London 23./12. — Newsky, Nielsen, ank. Vliessingon 24./12. — Vesta, Poulsen, ank. London 29./12. — Belona, Larsen, ank. Esbjerg 29./12. — Ring Andersen, Hansen, ank. Noustadt 25./12.

Æra. Agnes, Christensen, ank. Nauskov 28./12. — Veritas, Staugaard, har pass. Gibraltar for Manila. — Maaen, Mortensen, ank. Condia 28./12. — Rise, er ank. Fort of France (Martinique). — Atlantic, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 30./12. — Nicoline, Hansen, ank. Kjøbenhavn 28./12. — Elise, Petersen, ank. Kjøbenhavn 28./2. — Apollo, Albertsen, ank. Haderslev 30./12. — Valkyrien, Weber, ank. Cadix 30./12.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 5. Januar 1909. — Natsignalering. — Pendulpropelleren. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

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.

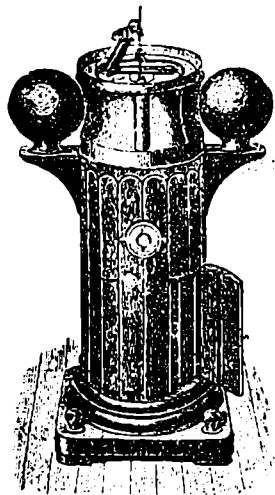
Alm. Kompasser Motorfartøjskompasser

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 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.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

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

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

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 Sefartstidende, St. Annæ Plads 26^a. Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølback, 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.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

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.
Pristilste 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“

St. Petersborg
Tif.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersborg og Cronstadt

Cronstadt
Tif.: „Hansen“

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristenaen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

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

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedør.
Telegr.-Adr.: „Vallholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. v. Mehren

Mægler
Kolding.
Telegr. Adr. „Mehren“.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).



Jens Grouleff, Aarhus

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

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler 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. 28169
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gaarværkshavn.
Fabrik for selvsmerende Lossahjul.
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
Herreekviperling
Kjøbenhavn.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.
Tilsyn med Havarister og Nybygninger.
Havarieexpert.
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, 8-8 Aften, Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

„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 Postvænets 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 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Fredag den 8. Januar 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.
Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amiante.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

Nic. Heimbürger Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16</p>	<p>Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde</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>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.

CONSTANTIN BÉNAUD

Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør
St. Petersburg, Rusland.

Telegr.-Adr.: „Benuge“.

P. O. Box 249.

Skib til Salg.

Sk. „Anna“ 5/611—77 Netto
R.-T., c. 140 Tons dw. og c.
40 Stdr. Træ er til Salg ved
Henvendelse til Ejeren
Skibsfører E. A. Schmidt
Marstal.

Skibet er oplagt i Præste.

Helge Stabell,

Skibssingeniør.

Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.
Telf. Øbro 1938 x.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Skibshypothekbanken

Filial af hol-
landske Bank
i København Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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 siden 1. Maj 1908 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.

Skibe til Salg.

Vor Januarliste over Træskibe til Salg, omfattende ca. 800 Stk. af alle Størrelser, er udkommen og tilsendes Købere paa Forlangende, ca. 900 Dampskibe og ca. 200 Jern- og Staalsejlskibe haves til Salg, hovedsagelig direkte fra resp. Ejere.

Johan Holmstrøm A/S
Havnegade 47, Kbhvn.
Telefon 948.
Telegramadr.: Karholmstrøm.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udsørsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.



Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1909. Pris: Kr. 0.50.

Stenfiskerfartøj.

Galease, laster 5 Favne Sten paa 6 $\frac{1}{2}$ Fod, godt uhalet. Ny Sejl, billig til Salg straks. Billet, mrk.: „Stenfiskerfartøj“, indl. 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 Røtter og Ustøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hasna“ Lossehjul,

„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

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 Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

LANDMANDSBANKEN

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

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. Melbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Seegaard, 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.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klasse's Skræderi og Herreeklipering.

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

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

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

Ved Aarsskiftet.

Der er al mulig Anledning til at være glad ved, at Aaret 1908 nu er forbi, og til dette ene Faktum indskrænker Glæden sig, thi omtrent alt det øvrige, som kan siges om Aaret i Forbindelse med Skibsfart, er ikke andet end lutter Bedrøvelighed. Saavel politisk som finansielt set vil 1908 erindres som et af de aller vanskeligste Aar, man har kendt, ikke mindst for Danmarks Vedkommende, hvor adskillige Katastrofer saa sørgeligt slog ned og ramte haardt. Selvfølgelig har de slette Pengeforhold, som affødt af Bankkrisen i Februar Maaned, ogsaa været i høj Grad følelige for vore hjemlige Dampskibsselskaber, der næsten alle har maattet og fremdeles maa lide under Trykket af de store Renter, som Bankerne skal have. Det er næsten meningsløst, at netop Dampskibe, som faktisk byder en udmærket Sikkerhed, naar Laanene er moderate og afpassede efter Skibenes Alder, skal betale deres Banklaan eller Kassekredit i dyre Domme sammenlignet med f. Eks. Bygninger, men det er jo nu en Gang Kutyme, at Damperne skal llaaes! Foruden de dyre Penge bliver Hyrerne, al Slags Rustning og Proviant ogsaa stadig dyrere, ligesom Omkostningerne for at faa Skibene lastet og lossat er steget mange Steder. Det eneste, der ikke stiger, er netop det, der skulde stige, nemlig Fragterne. Disse har i hele 1908 været af en højst utilfredsstillende Beskaffenhed, baade her i Europa og i de fremmede Verdensdele, og det er vanskeligt at sige, om Forholdene har været daarligere for de store eller de mindre Dampere; men vi er nærmest tilbøjelige til at tro, at de sidstnævnte har klaret sig bedst. En Del af vore hjemlige Redere har da været saa forsynlige i Slutningen af 1907 og Begyndelsen af 1908 at fragte en Mængde Trælast fra Østersøen for Afskibning over Sæsonen til Rater, der senere hen skulde vise sig at blive adskillige Shillings eller Francs højere pr. Std. eller Favn end Dagens Fragter, og disse Kontraktlaste har givet ganske gode Fortjenester, men til Gengæld har Østersøen, som jo er Hovedvirkefeltet for dansk Tonnage, ellers ikke budt paa andet end Skuffelser. Sæsonen begyndte mat og endte paa samme Maade, uden at der i Mellemtiden havde været Spor af oplivende Momenter. Der var usædvanlig mange, meget store Dampere (4000/6000 Tons) i Østersøen, og de anrettede betydelig Ravage. Der var egentlig ret rigeligt med Ladning, særlig af Rundtræ, og faktisk er det, at Eksporten af Træ fra St. Petersborg og Kronstadt aldrig har været større end forrige Sæson, hvorimod Korneksporten var ringe, men Fragterne holdt sig slette, hovedsagelig som Følge af Konkurrencen af de store Dampere, der egentlig slet ikke hører til i Østersøen. I andre Retninger har Aaret gennemgaaende heller ikke bragt andet end skuffede Forhaabninger. Rederne holdt igen og kæmpede, saa godt de formaadede, for at faa Fragterne op; men intet kunde hindre Depressionen, som stammede fra det store Misforhold mellem Begær og Tilbud, saa at Befragterne intet Øjeblik havde Vanskelighed ved at dække deres Behov, ja mange Gange fuldstændig paa deres egne Betingelser. Heldigvis har der dog i 1908 forholdsvis kun været bygget meget lidt ny Tonnage, antagelig mindre end noget andet Aar siden 1897, og der er ikke Tvivl om, at dette Faktum vil bidrage meget stærkt til bedre Forhold paa Fragtmarkedet, især naar Vareudvekslingen om forhaabentlig ikke altfor lang Tid tager forøget Fart, og der yderligere heller ikke i indeværende Aar bygges meget, hvilket iøvrigt alt tyder paa. Det forløbne Aar har ikke saa mange Arbejdsstandsninger og saa lange Ophold i Havnene at opvise som de nærmest foregaaende, men helt fri er Skibene ikke gaaet. Navnlig i enkelte Sortehavshavne samt i en Del italienske Havne har Damperne til Tider lidt ganske betydelige Ophold, hvorved der tabtes mange Penge, ligesom ogsaa Rouen og en Del svenske Trælastpladser en Tid lang var hjem søgt af Strejker. Udenfor Europa er det næsten kun i La Plata Distrik-

terne, at Damperne fra Tid til anden har været udsat for Ophold paa Grund af Arbejdervanskeligheder. Medens vi er ved La Plata Markedet, skal vi anføre, at da dette navnlig i Juli/August laa meget slet, dannede Rederne en Sammenslutning for at holde Fragterne oppe, og Minimumsraten sattes til 12/ for c. 4,000 Tons Baade fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, hvilket i og for sig er en meget beskedent Rate. Af de Redere, som havde Dampere derude, var c. 75 % med i »Combinen«, men de udenforstaaende samt den af Eksportørerne som Modtræk dannede Sammenslutning bidrog til allerede i Slutningen af August at sprænge »Combinen«. Markedet laa da meget svagt, og mange af de fragsøgende Dampere maatte gaa til Nordamerika, hvor de trykkede det i Forvejen ikke stærke Marked. Den store Lockout i Bomuldsindustrien i England anrettede betydelige Forstyrrelser i Bomuldstransporten, som netop skulde finde Sted, medens Lockouten varede, men denne blev bragt til Afslutning for et Par Maaneder siden. Hvad Priserne paa Bunkerkul angaar, da har disse været en Del lavere end de nærmest foregaaende Par Aar, antagelig c. 25 %, hvilket jo i og for sig betyder ikke saa lidt, men til Trods herfor vil Resultaterne af Driften for 1908 gennemgaaende være meget daarligere, thi denne Reduktion er mere end afbalanceret af de elendige Fragtrater, som herskede hele Aaret igennem. Et af de værste Markeder var Middelhavet, hvorfra Fragterne var yderst slette, saa at et større Antal Dampere end ellers af dem, der lossede i Middelhavshavnene, gik tilbage til England i Ballast eller til Amerika. Det er nærmest Ertsfragter, som det har skortet paa, og det kalkuleres, at Transporterne af denne Vare Verden over var c. 1½ Million Tons mindre i 1908 end Aaret forud; regnes nu Lasternes Gennemsnitsstørrelse at være 3,500 Tons, bliver det altsaa over 400 Damperladninger mindre alene af denne Vare. Det synes dog som om, der nu igen er Fremgang i Ertsomsætningen. Kuleksporten fra U. K. var meget betydelig i 1908, og medens Raterne til Middelhavet holdt sig paa et forholdsvis godt Niveau (Gennemsnitsraten fra Østkysten til Genua var 6½/4, til Marseille 6½/4, til Venedig 7½/4 og til Alexandria 6½/4), hvortil Grunden maa søges i de miserable Returfragter, har Kulfragterne til Østersøen for de fleste vigtigere Havnes Vedkommende ikke i de sidste 10 Aar eller mere været nede paa et saa lavt Gennemsnit som forrige Aar. Fra Østkysten var f. Eks. Gennemsnitsraten kun 3/9 til Kronstadt (1907: 4½/4), til Riga 3/9¾ (1907: 4/6¼), til Swinemünde 3/7½ (1907: 4/4½), til Lübeck 3/8¼ (1907: 4/6¼), men forøvrigt henviser vi til den ved Beretningens Slutning aftrykte Skala. Vi skal nu kortelig gennemgaa de enkelte Markeder i samme Rækkefølge som vore ugentlige Beretninger, og det Indtryk, som Læserne faar, vil sikkert kun bekræfte Rigtigheden af vore Udtalelser ved Begyndelsen nemlig, at 1908 har været et meget slet Aar for Skibsfarten, et Aar uden Lyspunkter af nogen Art.

Det østlige Marked har kun haft liden Beskæftigelse at byde paa for »outsiders«, ja selv Rutebaadene har haft megen Vanskelighed ved at faa fulde Laster og har mange Gange maattet komplettere paa Pladser helt udenfor deres Ruter. I Særdeleshed fra Indien har Eksporten været ringe, og i Aarets første Halvdel er fra Bombay 7/6 à 8/6 til udsøgt Havn det bedst opnaaelige. I August accepteres endog 7/—, men i Efteraarsmaanederne bliver der en Kende mere Begær, og Raten kommer op paa c. 11/6, men slutter i December med 10/6, alt pr. almindelig Bombay Skala. Fra Kurache betalles i Januar og Februar 11/—, i April 8/6, i August 7/— (6/6 Hull direkte) og i Efteraaret naas op til c. 13/6. Fra Kalkutta betalles for Jute til Dundee højst 20/— (i Februar) og lavst 12/6

(i September), medens 17/— à 17/6 var Raten i December. Risfragterne svingede mellem 17/6 og 18/6 o. c. fra Birma i Aarets første Maaneder, men faldt derpaa gradvis indtil de i Juni/Juli er nede paa kun 12/— à 12/6, hvorefter der et Par Maaneder næsten intet fragtes, men i November/December sluttes der igen til 17/6 à 18/6. Sukkereksporten fra Java var ret livlig, og mange Dampere sluttedes i Januar/Februar for Juli/August Lastning til 24/— à 25/—, men i Løbet af April, Maj og Juni falder Raten til 20/—, ja i enkelte Tilfælde endog lavere. I December sluttedes der til 23/6 pr. Juli 1909. Kulfragterne til Østen har gennemgaaende været lidt rigeligere i 1908 end Aaret forud. Raterne har svinget mellem 8/6 og 13/9 fra Cardiff til Colombo, mellem 8/9 og 13/6 til Bombay, 9/— og 13/6 til Singapore, 13/6 og 16/6 til Shanghai, og der betalles højst i Januar/Februar, lavest i December. Sydafrikanske Kul begynder iøvrigt at konkurrere en Del i Indien etc., foruden de hjemlige, de japanske og australske.

Sortehavet etc. bragte næsten ikke andet end Skuffelser og fejlslagne Forhaabninger fra først til sidst, og Masser af de Dampere, som lastede dernede, maa have sat mange Penge til. Det hed sig stadig i Beretningerne, at der var og vilde blive betydelige Kornafskibninger, men naar det kom til Stykket, viste det sig meget ofte, at enten var Kornet opholdt i det Indre, eller det havde lidt af Fugtighed, saa at det ikke egnede sig til Eksport, eller ogsaa var der andet i Vejen, særlig med de russiske Varer. Tilbudet af Damperrum var hele Tiden overordentlig rigeligt; kun en enkelt Gang viste der sig noget Liv af Betydning, nemlig i anden Halvdel af Juli, da der fragtedes en Del pr. Juli og August og betalles 7/— à 7/9 for store Baade fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn, men allerede sidst i August er Raterne faldet til 6/— à 6/3, og desuden er der temmelig lang Tørn saavel i de to foranævnte som i andre Havne. Ved Aarets Begyndelse betalles omkring 6/— til udsøgt Havn, i April 5/6 og i Juni 5/—, ja Kompletteringer akcepteredes endog helt ned til 4/—. Efter Opgangen i Juli/August falder Markederne igen i Slutningen af September, og Tendensen er nu hele Aaret ud paa Basis af Rater varierende mellem 5/3 og 6/— L. H. A. R. for store Baade. De øvrige Pladser fulgte med Odessa og Nikolajeff, og der betalles saaledes fra Sulina højst 8/— L. H. A. R., lavest 5/6, medens der til Rotterdam direkte sluttedes helt ned til 5/11/2. Til Danmark svingede Raten mellem 7/— og 8/6, Basis een Losschavn, og for samme Destination betalles for Oljekager fra Novorossisk mellem 8/6 og 10/9 pr. Ton. I December noteredes 9/6. De bulgarske Havne har intet frembudt af Interesse. Fra Azoff var der til Tider (Juli/August) en livlig Korneksport, og for »handy« Tonnage paa aabent Charter betalles da indtil 9/— U. K. eller Kontinentet any direct, 9/3 Danmark, Basis een Losschavn, 8/9 for store Baade til Hamburg eller Weseren, men fra Oktober indtil Navigationens Slutning betalles henholdsvis kun omkring 7/—, 8/— og 6/6. Donauen havde ingen stor Eksport, og Raterne svingede mellem 6/3 og 7/10 1/2 til L. H. A. R., 7/3 og 8/6 for mindre Baade paa aabent Charter, 7/6 og 9/— til Danmark, een Losschavn. Ertsfragterne fra Poli har været meget langt nede, saaledes f. Eks. til Rotterdam 7/3, til Middlesbro 7/6, medens maksimum kun var henholdsvis 9/— og 8/3, idet Befragterne holdt sig tilbage, da der var mest Begær for Korntonnage. For Salt fra Eupatoria til Riga, Libau eller Reval betalles højst 10/3, lavest 9/6. Som en naturlig Følge af de daarlige Returlaster har Kulfragterne den meste Tid af Aaret været ret gode, navnlig ved Aarets Begyndelse, da de var paa deres højeste, medens de var lavest i Juli. De tre Rater, som vi noterer for hver Havn, angiver Højden i Januar, Juli og December. Fra Tynen eller Blyth saaledes 7/—, 5/3 og 5/9 til Marseille, 7/7 1/2, 5/9 og 6/6 til Barcelona, 7/6, 4/6 og 6/11 1/2 Genua eller Savona, 8/—, 5/— og 6/3 til Aleksandria, 8/—, 4/9 og 6/6 til Palermo. Fra Cardiff betalles

højst og lavest Frs. 8 3/4 og 6 til Algier eller Marseille, 7 1/2 og 4/6 Genua, 7/6 og 5/3 Livorno, 7/9 og 4/9 Neapel, 8/9 og 6/— Venedig, 7/6 og 5/— Konstantinopel, 8/— og 4 1/4 Port Said.

Middelhavet har af de sædvanlige Varer saasom Fosfat, Esparto, Frugt etc. etc. haft et omtrent lignende Antal Laster som de foregaaende Aar, men derimod har Ertseksporten været betydelig mindre paa Grund af Slapheden i Jernvarebranchen og navnlig da i første Række indenfor Skibsindustrien. Da jo Sortehavet etc. heller ikke har haft meget at byde paa, var et større Antal Dampere end nogensinde tilforn henvist til at forlade Middelhavet i Ballast, men kun de allerstørste af dem har derved kunnet tjene lidt. De usleste Rater som i mange Aar er set blev akcepteret, og der blev saaledes bl. a. for Erts betalt 4/6 à 5/9 fra Grækenland til Rotterdam, 4/9 à 5/3 Glasgow. 4/— à 5/3 Algier/Middlesbro, 4 1/2 à 5 1/2 Almeria/Rotterdam, 4/3 à 5/3 Carthagena/Middlesbro, 5/— à 6/3 Maryport, 6/10 1/2 à 7/3 Huelva/Antwerpen, 6/6 à 6/9 Rotterdam, 7/3 à 9/3 U. S. (nordlig Havn), 7/9 à 9/— Golfen, alt med fri Despatch. For Fosfat fra Sfax betalles 6/— à 6/6 til Bordeaux, 6/— à 7/— til Ipswick eller Kings Lynn, 7/3 à 8/3 til Stettin. Fra Tripolis og Tuniskysten betalles for Esparto 9/— à 12/— til Englands Østkyst, og fra Smyrna svingede Raten mellem 6/6 og 8/— pr. Ton Dødvægt til samme Destination. Aleksandria betalte for Bomuldsfrø til Hull mellem 4/— og 6/6, til London mellem 5/— og 6/—, til Bristolkanalen mellem 5/6 og 7/6 og til U. K. (Ordre Gibraltar) mellem 7/— og 8/6. Ertsfragterne fra Bilbao har gennemgaaende været særdeles lave, saaledes kun 3 1/2 à 3/6 til Cardiff, 3/3 à 3/10 1/2 til Newport, 3/9 à 4/7 1/2 til Middlesbro eller Rotterdam. Kulfragterne til Middelhavet er omtalt under Afsnittet om Sortehavet, og vi skal her kun omtale, at de fra Tynen til Lissabon har svinget mellem 4 7/2 og 6/—, til Oporto mellem 5/6 og 7/—, til Bordeaux mellem 3/6 og 4/9.

Nordamerika fragtede i Aarets Løb jævnt normalt, men da ballastkommende Tonnage fra La Plata og Middelhavet var overordentlig rigelig fremme, trykkedes Fragterne, som gennemgaaende har holdt sig paa et særdeles tarveligt Niveau. Kornafskibningerne var nogenlunde rigelige i Efteraaret. De regelmæssige Rutebaade har igen været skarpe Konkurrenter til Trampdamperne, men paa Grund af den ringere Passagertrafik er et betydeligt Antal Passagerdampere lagt op i Aarets sidste Par Maaneder. For Korn fra nordlig Havn til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet har Raten varieret mellem 1/6 og 2/—, fra Montreal mellem 1 7/2 og 2/— pr. Qr. Ogsaa til Middelhavet fragtedes en Del til 2/3 à 2/9, Basis én Losschavn. For Petroleum fra New York betalles mellem 17 og 20 Cents til Hongkong, 18 1/2 og 22 til Japan, 17 1/2 og 19 til Java. Bomuld fragtedes fra Wilmington til 18/6 à 27/6 Liverpool/Bremen eller Manchester, 22/6 à 28/6 fra Savannah. Fra Golfhavn til Danmark sluttedes der Korn til 2/6 à 2/9 pr. Qr., medens Raten paa Netto-Charter har varieret mellem 9/3 og 12/3, Basis én Losschavn, og til U. K. eller Kontinentet mellem 7/6 og 11/3. For Tømmer fra Golfen har der været betalt mellem 70/— og 85/— til 2 Losschavne U. K. og/eller Kontinentet, 92/6 à 105/— til La Plata (nedre Havn). Trælastmarkedet paa Kanada har ligget meget trægt paa Basis af 27/6 à 37/6 fra St. John, 31/3 à 40/— fra Cape Tormentine og 33/9 à 42/— fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Et betydeligt Antal Dampere fandt Beskæftigelse ved Maaudsfragt til Rater varierende mellem 2 4/2 og 3 0 1/2 pr. Ton Dødvægt, Levering i Evropa, 2/5 à 3/9 for Fart mellem U. S. og Vestindien, alt efter Dampernes Størrelser.

La Plata Markedet er det eneste, der har rummet Muligheder, og det spillede en større Rolle i 1908 end noget andet Marked. Der har været en ret betydelig Eksport, og den fandt Sted næsten hele Aaret over, hvorved overmaade megen Tonnage fandt Beskæftigelse i denne Fart, men den har som Regel ikke været lu-

krativ. Selvfølgelig har nogle Dampere, der var heldige, tjent Penge paa La Plata Farten, men langt den overvejende Del har ikke alene intet tjent, men direkte sat Penge til, i mange Tilfælde endog store Summer, særlig under Kampen mellem Rederne og Eksportørerne om en Minimalrate, hvilken Kamp vi herorte i Indledningen. De højeste Fragter opnaaedes i Januar, da der fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betaltes 18/- à 19/- O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), hvorefter de falder gradvis til 13/6 i Marts, men saa stiger de igen i April og Maj til 15/- à 16/- for i Løbet af de næste 4-5 Maaneder at gaa ned til 11/- à 12/-, men i November naar de ned paa Lavpunktet, som er 7/9. I Begyndelsen af December er der igen Opgang, og Raterne kommer op paa 13/6 à 14/-, hvormed der gaas ind i det ny Aar. Som det vil ses har der været rigelige Svingninger, som tilfulde beviser, hvor lunefuldt La Plata Markedet er. De øvrige vigtigere Udskibningshavne fulgte temmelig nøje de forannævnte Bevægelser, og for at tage Raterne i Januar (Højdepunktet). November (Lavpunktet) og December, skal vi anføre, at der fra Buenos Aires betaltes henholdsvis 19/-, 7/- og 12/-, fra Colastine 20/-, 9/6 og 15/- og fra Bahia Blanca 18/6, 8/3 og 14/-. For Quebracho fra Colastine til U. K. eller Kontinentet var Raten højest 22/-, lavest 15/3. Kulfragterne ud fra Evropa rettede sig, som sædvanligt, nogenlunde efter Returmarkedet, hvilket vil ses af, at der fra Cardiff til en af de nedre Flodhavne betaltes ved Aarets Begyndelse 8/5 à 8/6, pr. Marts/April 9/- à 9/6, pr. Juni 10/- à 11/6, pr. August/September 12/- à 13/6, pr. November 8/- à 8/6 og pr. December 7/3 à 7/9. Fra Cardiff til Rio Janeiro var Raten højest 12/- og lavest 8/3, til Las Palmas højest 6/-, lavest 5/-. Alle Kulfragterne udefter laa daarligh pr. December, hvilket er ret betegnende for den slette Tilstand paa Fragtmarkedet ved Aarets Udgang, thi Returmarkedet ligger ikke saa lovende, at det berettiger til saa lave Rater.

Østersøen beredte ikke andet end Skuffelser lige fra Sæsonens Begyndelse til Aarets Slutning. I de første Maaneder af 1908 var der yderst lidt at gøre, Riga var lukket, og fra Libau, Windau, Königsberg og Memel var Eksporten ringe og Raterne meget lave. Der sluttedes f. Eks. fra Libau til 8¼ à 9 d. Havrebasis London eller Rotterdam, 8/6 à 9/6 pr. load Tøpennemaal Kortprops til Østkyst Kulhavn, Frcs. 24/25 pr. Favn Pulpwood fra Windau til Terneuzen eller Brügge, 5/3 à 6/- for Sveller fra tysk Havn til Østkysten. I det hele taget var Korneksporten fra de russiske Havne sløj, hvorimod der er skibet en Masse Trælast af alle mulige Sorter. Som omtalt i vor Indledning, blev der i Vintermaanederne fragtet ikke saa lidt Træ for senere Afskibning til lønnende Fragter, baade fra Rusland, Finland og Sverig, men næsten alt, hvad der sluttedes i det aabne Marked, var til tarvelige eller i bedste Fald til middelmaadige Rater, selv da Oktober Maaned, som ellers plejer at være Aarets bedste, var inde. Rederne, der havde Tonnage aaben, holdt igen og stred tappert for at drive Fragterne i Vejret, men det hjalp intet, Markedet gik sin usle Gang, trykket af de mange fragsøgende Dampere, hvoriblandt mange meget store, særlig fra St. Petersborg. Fra denne Plads holdt Kornraten sig næsten hele Sæsonen omkring 1/- Hvedebasis London eller Rotterdam, til Tider lidt under, til andre Tider lidt over, og det højeste, der naaes, er 1/3 en ganske kort Overgang henimod Navigationens Lukning. For Pulpwood til Rotterdam sluttedes i Efteraaret 1907 adskillige Kontrakter til Mk. 23 pr. Favn for Afskibning over 1908, men i næsten hele 1908 betaltes kun Mk. 18 à Mk. 20. Kun lige i Slutningen af Oktober betaltes mellem 21½ og 22½ Mk. Med fuld Dækslast betaltes fra Kronstadt mellem 18/6 og 20/6 for D/B. til London eller Hull, og kun i Oktober Maaned (lille Dækslast) opnaaedes indtil 26/-. Til Rotterdam har Raten været Hfl 10 à 12. — Fra én eller

to finske Pladser til god, nordfransk Havn holdt Raterne sig næsten hele Sæsonen igennem omkring 28/29 Frcs. D/B. ¼ à ½ Boards, dog har de varieret 1 Frcs. eller to til begge Sider efter Damperens Størrelse. For Kortprops fra Sydfinland til Calais, Dunkerque, Ghent, Brügge, Terneuzen etc. svingede Raten mellem 27 og 32 Frcs. og til engelsk Kulhavn paa Østkysten mellem 21/- og 25/- à 27/6. Sidstnævnte Rater betaltes dog kun i Terminen for lille Dækslast. For skaaren Last fra Gelle betaltes med fuld Dækslast 18/6 à 21/- London, Hull eller Grimsby, 23/6 à 24/- til Cardiff, 24/- à 26/- til Sharpness, Hfl. 10 à 11 til Rotterdam, en Kende mere fra de nordlige Lastehavne. Reval har kun haft en ubetydelig Eksport. Fra Riga skibedes der mindre Hør end sædvanlig, og der betaltes kun Frcs. 17/18 til Dunkerque, Frcs. 16/18 til Ghent, 14/- à 15/- til Skotland. For D/B. til London svingede Raten mellem 17/6 og 21/- til London eller Hull, 17/- og 19/3 Grangemouth, Frcs. 23 og 26 Antwerpen, Frcs. 24 og 27 Rouen, Frcs. 31 og 35 Bordeaux, Hfl. 12 og 14 pr. Tytt Kappbjælker til Holland. Da Libau var paa sit højeste (i Oktober) betaltes 9¾ à 10½ d. Havrebasis til Rotterdam eller London, men Raterne faldt hurtigt, og i Aarets to sidste Maaneder kan der kun faas 8 à 8¼ d., medens der til Rouen betaltes 10½ à 11¼ d. Fra Windau har Eksporten af Træ været ret betydelig og for Kappbjælker betaltes Hfl. 14 à 16 til Ghent, Frcs. 27 à 30 pr. Favn (216 Kbf.) Kortprops til Ghent, 34/- à 36/- pr. Favn (343 Kbf.) til Kulhavn paa Englands Østkyst. Königsberg er der intet særligt at sige om. Der var intet Øjeblik videre Liv i Kornafskibningerne, og Raterne holdt sig indenfor meget snævre Grænser, nemlig mellem 1/- og 1/1½ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1½ d. mere til Antwerpen. I Efteraarsmaanederne har der været mange Sukkerlaster fra de tyske Østersøhavne, og adskillige Dampere sluttedes til 4/6 London, men Fragterne faldt gradvis og gik i December helt ned til 4/- pr. Ton. Til Englands Vestkyst betaltes 3 à 6 d. mere. Kulfragterne ind til Østersøen har ikke en eneste Gang være underkastet oplivende Momenter, de har bevæget sig tungt og trevent fra først til sidst, og holdt sig meget lave, men gennemgaende har Ekspeditionerne paa Lastepladserne været nogenlunde gode. Fra Østkysten til Kronstadt, langerede Raten i Slutningen af April 4/-, men sank derefter gradvis, takket være de store Dampere paa 4000/6000 Tons, til 3/3 à 3/4½, som betaltes ved Midsonnertid, hvorefter Raterne i August, September og Begyndelsen af Oktober svingede mellem 3/6 og 3/10½, men de fleste Baade sluttedes til 3/7½. Ellers betaltes fra Østkysten henholdsvis højest og lavest 4/- og 3/6 til Riga, 5/- og 3/9 til Stockh., 4/3½ og 3/9 til Malmo, 4/3 og 3/3 til Swinemünde, 4/- og 3/4½ til Pillau, 4/6 og 3/3 til Lübeck, 5/- og 4/- til Kiel, 4/10½ og 4/1½ til Wismar (fra Firth of Forth), 4/- og 3/6 til Aarhus eller Kjøbenhavn, 5/3 og 3/9 til mindre, danske Provinshavne for 1000/1500 Tons Baade. Fra Cardiff varierede Raterne mellem 5/3 og 3/6 til Kronstadt (lavest ved Midsonnertid), 4/9 og 4/3 Kjøbenhavn.

Det danske Konsulat i Kristiania.

Fra Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening, Hr. J. Jantzen, har vi modtaget følgende:

I Følge Anmodning af herværende Landsmænd tillader jeg mig at give følgende Oplysninger angaaende Besættelsen af dette Konsulat:

Det danske Udenrigsministerium henvendte sig gennem Gesandten her til flere norske Forretningsmænd med Forespørgsel, om de var villige til at overtage

Posten som dansk Generalkonsul, men fik Afslag. Først derefter henvendte man sig til Vicekonsul Høy og tilbød ham Posten, vel at mærke ikke som Generalkonsul, men som Konsul, et Tilbud, som Hr. Høy, efter hvad der var gaaet forud, selvfølgelig ikke kunde akceptere.

Fabrikant Høy, som er dansk af Fødsel, har i omtrent 8 Aar beklædt Posten som dansk Vicekonsul, saa vidt vides til alles Tilfredshed. Stillingen har ikke været forbunden med nogen som helst Indtægt, skønt den til Tider har stillet store Krav til Hr. Høys Tid og Arbejdskraft, saaledes under Generalkonsulens Fravær, da Hr. Høy har forestaaet Konsulatet.

Konsul Høy er en Mand i uafhængig Stilling, en anset og populær Mand, der maa antages velskikket til Posten som dansk Generalkonsul, og hans herværende Landsmænd spørger derfor med Undren, hvad der vel kan være Grunden til, at man har ment at fremme danske Interesser ved at forbigaa Hr. Høy, som foruden de personlige Betingelser sidder inde med den specielle Erfaring, som kun opnaas ved en mangeaarig Virksomhed i den konsulare Tjeneste.

Saa vidt mig bekendt er der ikke sket Henvendelse til nogen anden dansk Mand i Kristiania, efter at Konsul Høy havde afslaaet det Tilbud, man gjorde ham.

Kristiania, 2. Januar 1909.

J. Jantzen.

Falster—Masnedø Broen.

Vi har modtaget følgende:

Foranlediget af Hr. Chr. Dams Artikel i *Dansk Søfartstidende* Nr. 85 1908, skal jeg kortelig oplyse, at der alt forinden Artiklens Fremkomst var sket Henvendelse til Trafikministeriet, bl. a. om Stationering af en Slæbedamper paa hver Side af Broen. Sagen vil iøvrigt igen komme til Behandling paa Afdelingen for mindre Skibes Generalforsamling i Marstal d. 16. Januar, og der vil blive gjort, hvad der kan gøres, for at Broen kan blive til saa liden Gene for Skibsfarten som mulig.

L. Rasmussen,

Sekretær for Afdelingen for mindre Skibe,
Svendborg.

I Anledning af det i Rigsdagen fremsatte Forslag om Anlæg af en Bro mellem Falster og Masnedø, tillader jeg mig at fremsætte nogle Spørgsmaal.

Som bekendt er Smaalandsfarvandet et af vore mest befærdede Farvande for Sejlskibe. Hvorledes skal alle disse mange Skibe passere Broen under alle Slags Vind-, Vejr- og Strømforskelde, særlig med Vind og Strøm imod?

Hvorledes bliver Besejlingsforholdene gennem Broen om Natten, eller hvis et mindre, tomt Fartøj kommer Vest fra med en Vestenstorm — muligvis i Regn- eller Snefykning, hvad enten det er Nat eller Dag — og ikke finder Broen aaben, medens det ikke kan føre tilstrækkelig Sejl til at holde sig fri af Broen?

Hvad har man tænkt paa at gøre for Skibsfarten i et saadant Tilfælde, da enhver Skibsfører og alle som har endog kun lidt Kendskab til disse Forhold véd, at et mindre Fartøj under ovennævnte Vejrforhold ikke kan ankre Vest for Broen?

Samlidig kan her passende bemærkes, at enhver Skibsfører, som besejler Limfjorden, nærer et levende Ønske om at faa den faste Bro Vest for Aalborg, der

som bekendt er meget forældet, forbedret, saaledes at den kan fungere tidssvarende og tilfredsstillende, førend der bliver bygget flere Broer til Hinder for Skibsfarten.

Chr. Hansen,
Galease Haabet.

Da det ser ud til, at det bliver Alvor med en Bro over Farvandet mellem Masnedø og Falster, tillader jeg mig at gøre nogle Spørgsmaal desangaaende.

Man læser de forskellige Beregninger med Hensyn til Bygning og Udgifter o. s. v., og for saa vidt er alting godt; men tillad mig nu at spørge, om alle Hensyn kan sættes til Side overfor Skibsfarten?

Man der er nogen, undtagen netop Smaaskipperne, der tænker paa, hvilken Ulempe Broen bliver for disse Stedbørn i Samsundet? Først er Staten vor største Konkurrent og tager det ene efter det andet fra os. Nu er dette altsaa ikke nok, nu skal der lægges en Børm til for os, saa at vi bliver generet i vort lovlige Erhverv! Man vil altsaa ikke kunne komme igennem med Modvind og Strøm, om det saa varer otte Dage. Hr. Dam fra Nykøbing F. mener nok, at det maa blive en Selvfølge, at der bliver stationeret en Damper til at hjælpe Skibene igennem; men det har ikke været Tilfældet ved nogen af de andre Broer, som er bygget. Og selv om der kom en saadan Damper, hvor længe vil det saa vare for den at slæbe Skibene igennem, naar der om Efteraaret ligger op imod 100 Skibe paa Masnedø Flak, ventende paa godt Vejr for at komme ud at sejle?

Det var Øst fra; men nu Vest fra. Med Storm, vil jeg nok spørge, hvad Smaaskibene skal gøre? for ligge til Ankers udenfor, kan de ikke med Storm af NV. Hvad siger Assurancerne om alle de Havarier, der kan ventes? Og hvad siger Forsvarsvesnet? Kunde det ikke tænkes, at hele Spørgsmaalet har en vis militær Betydning, der bør regnes med?

En Smaaskipper.

Fragtmarkedet.

Det er en daarlig Start, det ny Aar har, men forhaabentlig vil Forholdene gradvis bedre sig og Oplobet blive godt med en flot Slutspørt. La Plata er det Marked, som Opmærksomheden væsentligst koncentrerer sig om, men det er foreløbig næsten ganske uden Bevægelse, da der synes at foregaa en Styrkeprøve mellem Redere og Befraglere. Begge Parter holder igen, og der sluttes kun det mindst mulige paa Basis af 13/9 à 14/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn), 12/ fra Buenos Aires, 13/ à 13/6 fra Bahia Blanca, alt pr. prompt. Nordamerika er stille og Raterne uforandret. Fra Østen kan der betinges lidt mere end for et Par Uger siden, og der vil antagelig snart blive mere Liv i Risfragterne. Der er sidst betalt 18/6 O. C., 18/ Holland for 7,500 Tons Baad fra Birma pr. Januar. Sortehavet meget stille; Sulina betalte 6/6 L. H. A. R. for store Baade og 6/9 à 7/ N. C. for mindre, 6 d. ekstra Hamburg. Middelhavet er usselt og Raterne ikke højere end at det i mange Tilfælde betaler sig bedre at gaa bort i Ballast. Bilbao slutter til 3/9 Middlesbro, 3/10½ Rotterdam. Kulfragterne viser ingen videre Forandringer. Der betales 3/3 Tyne/Malmø (3,000), 3/9 Forth/Kiel (1,750), 4/3 Grimsby/Wismar (1,700), 3/7½ Blyth/Aalborg (1,400). Returmarkedet fra Østersøen er næsten livløst, og adskillige danske Dampere er taget hjem i Ballast fra Østersøen for at lægge op. De russiske Julehelligdage varer til 11. 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 anført for en Højehøje af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Alftende i Samil (Sm), Kobbellængder (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.

1. **Lystønden »Søren Jessens-Sand«** inddraget. **Grøndy. Nordse. Lystønden »Søren Jessens-Sand«** er inddraget for Is.
2. **Havneanlæg fuldført. Asaa. Jylland Ø.-Kyst. Kattegat.** Asaa ny Havneanlæg er nu fuldført. Dybden ved Brohovedet er 3, m og i Havnen 2, m. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211 (144). Danske Lods, Side 137. Havne-Lods, Side 13).

3. **Havn anlægt. Fyr tændt. Odden (Ydørby). Sten. Sjælland N.-Kyst. Kattegat.** Ydørby Havn, paa Sjællands-Odden, er fuldført og hedder nu Odden Havn. Den ligger c. 1, m Sør NV. fra Odden Kirke. Dybden er i Indløbet 3, m, i dens Ø-lige del 2, m, og i dens V-lige Del 2, m.

Paa det N-lige Havnehojed er tændt et grønt, fast Fyr, der lyser fra V. t. S. gennem V., N. og Ø. til SO. Flammens Højde: 4, m. Linseapparat. Sort, 3 m højt Fyrstativ. Brandetid: 1. Aug.—1. Maj.

Uden for Havnen ligger en Sten med 2, m Vand $\frac{1}{2}$ Kbl N. 54° Ø. fra Fyret paa N.-Molen. (Kort Nr. 120, 144, 156, 160 og 211. Danske Lods, Side 207. Havne-Lods, Side 120. Fyr-Port., Nr. 172 A).

4. **Lystønde inddraget. Rødsand N. Gjedser. Østersøen.** Lystønden Rødsand N. er inddraget for Is.

5. **Ledefyr slukket. Masnede. Smaalands-Farvandet.** Masnede Ledefyr er slukket, da Farvandet Ø. for Jernbanebroen er spærret af Is.

6. **Lodsfartøj inddraget. Nyord. Bagestrøm. Smaalands-Farvandet.** Lodsfartøjet ved Nyord er inddraget for Is.

7. **Klokkehøjer og Lysbøjer inddraget. Rindkjøbing-Løb. Farvandet Syd for Fyen.** I Rindkjøbing-Løb er Klokkehøjerne og Lysbøjerne inddraget for Is.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

8. **Fyrskibet »Grepou«** inddraget. **Sverrig.** Fyrskibet »Grepou« er inddraget.

9. **Dybde i Løb. Dalsbruk. Abo Distrikt. Finland.** I det dybeste Farvand til Dalsbruk er Dybden 4, m.

*) Reduktionsinobel for Omsæining af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saaledes Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til *Dansk Søfartstidendes Kontor.*
Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

En 5, m Grund 2 Kbl N. 60 $\frac{1}{2}$ Ø. fra Youngs Point Peal. En 5, m Grund 2 $\frac{1}{2}$ Kbl N. 63° Ø. fra Youngs Point Peal. En lille 4, m Grund $\frac{1}{2}$ Kbl N. 5 $\frac{1}{2}$ V. fra Birch Island sorte Spirtonde Nr. 3. En 6, m Grund 1 Kbl Ø. fra Fish Point Ledge røde Spirtonde Nr. 4. En 5, m Grund 1 $\frac{1}{2}$ Kbl N. 84 $\frac{1}{2}$ V. fra Iron Point Ledge Peal, der staar paa 44° 7' 30" N. Br. 68° 51' 24" V. Lgd. En 4, m Grund 3 Kbl N. 73° Ø. fra Youngs Point Peal. En c. $\frac{1}{2}$ Kbl lang, smal Klippegrund med 5, m Spidsør c. 7 Kbl S. 84 $\frac{1}{2}$ Ø. og S. 87 $\frac{1}{2}$ Ø. fra Fiddlers Ledge Banke. En stor Klippegrund med to 8, m Spidsør c. 5 Kbl N. 55 $\frac{1}{2}$ Ø. og 51 $\frac{1}{2}$ Ø. fra Fiddlers Ledge Banke, som ligger paa 44° 6' 5" N. Br. 68° 56' 25" V. Lgd.

34. **Baake opført. Blacksmith Shop Ledge. Robin Hood Cove. Sassanooa River. Sheepscot River. Maine.** Paa Blacksmith Shop Ledge er rejst en Slæge med en sort Tønde, fra Little Knubble højre Kant i S. 33° V., og fra Lowes Point venstre Kant i N. 82° V. 43° 51' 8" N. Br. 69° 43' 56" V. Lgd.

35. **Forandring i Afmærkning. Pollock Rip Sine. Nantucket Sound. Massachusetts.** En sort Lystønde, Pollock Rip Broken Part North End Lystønde 1 B, der viser hvidt Lys med Formorkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt tæt ved Pollock Rip Broken Part North End Klokketønde 1 A. Stone Horse Shoal North End Stumpønde 5 A er ombyttet med en sort Lystønde, Stone Horse Shoal North End Lystønde 5 A, der viser hvidt, fast Lys. Pollock Rip Sine Lystønde 2 C viser nu rødt Lys med Formorkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3015. Kjøbenhavn 1908).

36. **Tønde inddraget. Elisha Ledge. Gloucester Harbor. Massachusetts.** Spirtonde Nr. 8 ved Elisha Ledge er permanent inddraget, da et Værit er bygget ud over Grunden.

37. **Undervands Taagsignal. Fyrskibet »Hedge Fence«. Vineyard Sound. Massachusetts.** Fyrskibet »Hedge Fence« Nr. 90 giver nu Undervands Taagsignaler med Klokke, hvorpaa slaas Nr. 41 saaledes: 4 Slag, Pause 4 Sek., 1 Slag, Pause 6 Sek., 41° 28' 0" N. Br. 70° 29' 0" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1905. Kjøbenhavn 1908).

38. **Lystønde flyttet. Point Judith. Rhode Island.** Paa Grund af Forlængelsen af Bolgebryderen ved Point Judith er Lystønden ved dens V.-Ende flyttet 30 m V. efter i 9 m Vand. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1907. Kjøbenhavn 1908).

39. **Lystønde ombyttet. Ambrose Channel. New York Lower Bay.** Ambrose Channel Entrance Lystønde A C E 1, der var udlagt til Forsøg, er ombyttet med en spids Lystønde, mærket »A C E 1«, der ligger i 12 m Vand og viser Lys med Formorkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2844. Kjøbenhavn 1908).

40. **Fyrskib »Ambrose Channel« permanent udlagt og Fyrskib »Sandy Hook« inddraget. New Jersey.** Fyrskibet »Ambrose Channel« Nr. 87 er nu permanent udlagt og Fyrskibet »Sandy Hook« Nr. 51 inddraget. Fyr og Taagsignal er uforandret. Undervands Taagsignaler gives med Klokke, hvorpaa slaas Nr. 22 saaledes: 2 Slag, Pause 5 Sek., 2 Slag, Pause 5 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2679. Kjøbenhavn 1908).

41. **Lystønde udlagt. Miah Maul Shoal. Delaware Bay.** En rød Lystønde, der viser rødt Lys med Formorkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er i 5, m Vand udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl S. 50° V. fra den nedre Ende af den ny Fyrbygning paa Miah Maul Shoal, fra Egg Island Fyr i S. 47 $\frac{1}{2}$ V., og fra Cross Ledge Fyr i S. 30° Ø. 39° 7' 30" N. Br. 75° 12' 30" V. Lgd.

42. **Vrag bortsprængt. Hog Island S. Virginia.** Vraget af Lægtøren »Independent«, der var sunket 11 $\frac{1}{2}$ Sm S. 21 $\frac{1}{2}$ Ø. fra Hog Island Fyr, er fuldstændig bortsprængt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2966. Kjøbenhavn 1908).

43. **Fyrskib »35 Foot Channel« udlagt. Middle Ground. Chesapeake Bay.** Fyrskibet »35 Foot Channel« Nr. 45 er nu udlagt. Undervands Taagsignaler gives med Klokke, hvorpaa slaas Nr. 45 saaledes: 4 Slag, Pause 3 Sek., 5 Slag, Pause 5 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2736. Kjøbenhavn 1908).

44. **Fyrskibet »Diamond Shoal« ombyttet. Segeleys øphøit. North Carolina.** Fyrskibet »Diamond Shoal« Nr. 72 er inddraget og Nr. 71 udlagt paa Stationen.

10. Fyrskibet »Nekmanstrand« inddraget. Finske Bugt, Rusland. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i København er Fyrskibet »Nekmanstrand« inddraget.

11. Vrag borttaget. Kieler Fjord, Tyskland. Vraget af den Ø. for Fyrskibet »Gabelschla« sunkne Skonnert »St. Antonia« er bortsprængt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1678, Kjøbenhavn 1908).

II. Kattegat og Skagerrak.

12. Grunde fundet. Nidingen N. og NØ. Sverrig. N. og NØ. for Nidingen er følgende Grunde fundet:

En 7^a m Grund Ø. for Tranebrækk. 57° 27' 42" N. Br. 11° 51' 23" Ø. Lgd. En 7^a m Grund NØ. for Ø. Røn. 57° 25' 44" N. Br. 11° 51' 52" Ø. Lgd. En 8^a m Grund NØ. for Ø. Røn. 57° 25' 42" N. Br. 11° 52' 37" Ø. Lgd. En 5^a m Grund Ø. for Ø. Røn. 57° 25' 17" N. Br. 11° 51' 53" Ø. Lgd. En 5^a m Grund ved Indløbet til Økerosund. 57° 22' 43" N. Br. 11° 54' 36" Ø. Lgd. En 7^a m Grund S. for Kægebåde. 57° 21' 11" N. Br. 11° 55' 07" Ø. Lgd. En 7 m Grund SV. for Malø. 57° 19' 49" N. Br. 11° 55' 10" Ø. Lgd. En 5^a m Grund SV. for Malø. 57° 19' 53" N. Br. 11° 55' 46" Ø. Lgd. En 6^a m Grund S. for HALLSundsunde. 57° 20' 15" N. Br. 11° 59' 54" Ø. Lgd. (Kort Nr. 144, 186 og 211).

13. Bestemmelse for Besæjling. Vækholmssundet. Indtil den 15. Marts 1909 maa Vækholmssundet kun besæjles fra Solnedgang til Solopgang og med under 5 Mills Fart.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

14. Fyrskibe og Lystønder inddraget og udlagt. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er følgende Fyrskibe og Lystønder inddraget for Is:

Fyrskibet »Eider Gallhof«, Lødslejesten besørget smavitt mulligt fra Danyskibet »Triton«.

I Elben Fyrskibene »Asteriff« og »Krausand«.

I Weser Lystønderne paa Bremerhavnen Red samt 9, 9 og 6.

I Jade Lystønderne A/dl og A/dc og S. Fyrskibet »Gentianstank« er atter udlagt.

I Ostfriesiske Gatje Lystønderne G til G 5 og G d.

I Ems de to Lystønder i Huhortgat og Lystønde E G uden for Emden Yderhavn.

15. Løb afmærket. Doveit. Norderney Søegat. I Doveit har der atter dannet sig et brugeligt Løb. Det er afmærket med Vintersømper og om Natten med Ledlyst. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3002, Kjøbenhavn 1908).

16. Grund tiltaget. NØ.-gat. Zeegat van Terschelling. Holland. I NØ.-gat er Grundet mellem Spidsønderne Nr. 1 og 2 tiltaget, saa at der nu kun er 3, a 2, a m Vand i Limen mellem Tønderne, hvorfor man skal undgaa Spidsøndekanten, da der i øvrigt er rigeligt Vand i Farvandet.

17. Uddrybningsmaskine sunket. Westgat. Zeegat van Texel. En Uddrybningsmaskine er sunket uden for Westgat. En grøn Vragtønde er udlagt ved Vraget, hvorover den mindste Dybde er 12 m. 52° 55' N. Br. 4° 34' Ø. Lgd.

18. Lystønder inddraget. I Texelstrøm og Zindersee er en Del af Lystønderne omhyttet med Vintersømperkerne.

19. Tønde omhyttet til Forsøg med Lystønde. Middeltug. Keizershuif. Zeegat van Texel. Den røde Spidsønde med 2 Balloner ved Middeltug er til Forsøg omhyttet med en rød Lystønde, der viser lydigt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3004, Kjøbenhavn 1908).

20. Vrag uskadeligt. Grevelinen. Zeegat van Brouwershaven. Vraget, der læn sunket i Grevelinen paa 51° 41' 24" N. Br. 4° 37' 14" Ø. Lgd., er uskadeligt og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2776, Kjøbenhavn 1908).

21. Vrag afmærket. The Naaze. Harwich, England. En Løstør er sunket ved The Naaze. En grøn Vragtønde er udlagt tæt V. for Vraget, 2,5 Sm N. 65° Ø. fra Taarnet paa The Naaze. 51° 52' N. Br. 1° 21' Ø. Lgd.

22. Vrag afmærket. White Stones. Sunderland. Dampskibet »Absaruk« ligger sunket paa White Stones NY-lige Del. Det er altid over Vandet. 54° 53' N. Br. 1° 19' V. Lgd. En grøn Vragtønde er i 8^a m Vand udlagt 1 1/2 Mil SØ. for Vraget, 11 1/2 Mil S. 49° Ø. fra Fyret ved Sunderland Harbour S.-lige Udlob.

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

23. Vrag afmærket. Folkestone Ø. England. Skonnerten »Marnette« er sunket tæt ved Copl Point, 1 Sm N. 65° Ø. fra Fyret paa Folkestone Pier. En grøn Vragtønde er udlagt tæt S. for Vraget. 51° 5' N. Br. 1° 13' Ø. Lgd.

24. Baake opført. Calshot Spit. Afmærkning forandret. Southampton Water. En sort Pæl med Kryds er rejst paa Calshot Spit, 3 1/2 Mil S. 49° Ø. fra Calshot Castle og i N. 57° Ø. fra Luttrell Tannur. 50° 49' N. Br. 1° 18' V. Lgd. Calshot Spit flydende Fyr er flyttet NØ. hen og ligger nu 10, i Mil S. 36° Ø. fra Midden af Calshot Castle.

Lystønden Black Jack er flyttet e. i Kil N. hen og ligger nu 2, i Mil S. 69° Ø. fra Midden af Calshot Castle.

25. Ny! Ledemærke. Needles Channel. Da Flygstangen paa Warden Fort er borttaget, kan det tidligere Ledemærke for Indløbet til Needles Channel ikke længere benyttes. Det nye Ledemærke er Toland Bay Hotel overet med høje Kant af Golden Hill Fort i N. 65° Ø. Warden Fort: 50° 41' N. Br. 1° 32' V. Lgd.

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

26. Fyr i Orden. Pen Men. Ile de Groix. Frankrig. Fyret paa Point Pen Men er atter i Orden og det midlertidige Fyr slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2526, Kjøbenhavn 1908).

27. Forandring i Afmærkning. Bassin d'Aarcachon. Den hvide Tønde, der midlertidig var udlagt til højre for Broen ved Eyraud, er omhyttet med en midlertidig sort Spirteonde Nr. 15 med Cylinder, der ligger i 10 m Vand, e. 1 1/2 Mil V.-lige. 44° 40' 7" N. Br. 1° 10' 17" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2153, Kjøbenhavn 1908).

28. Fyr tændt. Ponta Borreria. Rio de Vigo. Spanien. Det røde Fyr paa bukken paa Ponta Borreria er nu tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2732, Kjøbenhavn 1908).

29. Forestaaende Forandring af Fyr. Kap Espartel. Afrika. I Løbet af nogle Maanedes forunders Kap Espartel faste Fyr til et Fyr med Formørkelser.

Norrøne Meddelelse senere. 35° 47' 13" N. Br. 5° 55' 26" V. Lgd.

30. Fyr tændt. Little Bonaventure. Chaleur Bay. Canada. Et rødt, fast Fyr. Little Bonaventure Fyr, er tændt paa N.-Kysten i Chaleur Bay. 51 Sm Ø. for Little Bonaventure River og 4 Sm V. for Bonaventure River. Flammens Højde: 7^a m. Synsviddens: 6 Sm. 6 m høj Fyrpæl ved et rødt Skur. 48° 4' 22" N. Br. 65° 34' 30" V. Lgd.

31. Forestaaende Tænding af Fyr. Percé. Gulf of St. Lawrence. Udgangt den 1ste Maj 1909 tændes et rødt, fast Fyr paa Yderenden af Laurier Verfil, Percé. Flammens Højde: 7^a m. Synsviddens: 6 Sm. 6 m høj Fyrpæl. 48° 32' 10" N. Br. 64° 12' 12" V. Lgd.

32. Forestaaende Forandring af Fyr. Goose Cape. River St. Lawrence N.-Kyst. Ved Skilsmidten Anbning i 1909 formindres Goose Cape hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Linseapparat af 4de Orden.

33. Grunde fundet. Fox Islands Thorofare. West Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Fox Islands Thorofare er følgende Grunde fundet:

Fyrene og Taagesignalet er uforandret, men Nr. 71 viser intet Søgalys. Skibets Udseende er som Nr. 72's, kun er det mærket 71 i Stedet for 72.

46. **Fyrbygning forandret Farve. Paris Island. Port Royal Sound. South Carolina.** Fyrbygningen til Paris Island bageste Ledelyr er nu malet hvid. 32° 18' 57" N. Br. 80° 40' 43" V. Lgd.

46. **Fyr forstærket. Key West. Florida.** Key West Fyr, paa Gaus V-Byd., er forstærket. 24° 32' 58" N. Br. 81° 48' 4" V. Lgd.

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

47. **Ny Fyrbygning. Crooked River. St. George Sound. Florida. Forvæds Stater i Nord-Amerika.** Crooked River forreste Ledelyr er flyttet til en sort, fir-kantet, pyramideformet Fyrhaake. Bagfyrets Beliggenhed: 29° 49' 42" N. Br. 84° 42' 57" V. Lgd.

48. **Tønde udlagt. Grand Turk Island. Bahama Islands.** En Tønde er udlagt paa Kanten af Ballastgrunden paa Grand Turk Island V-Side, fra Regerings Værftet i N. 85° Ø. og e. 1/4 Sm fra Kysten.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

49. **Advarsel. Messina Stræde. Italien.** Paa Grund af Jordskælvet skal Messina Stræde besøjes med den største Forsigtighed, og man maa ikke stole paa, at Fyr og Lanterner ved Kystene brænder.

50. **Fyr slukket. Capo Peloro. Messina Stræde. Sicilien.** Capo Peloro Fyr er slukket.

51. **Havnearbejde. Porto-canal di Fano. Italien Ø-Kyst. Ø-Molen ved Indløbet til Porto-canal di Fano** skal forlægges e. 1/4 Kbl. Under Arbejdet skal man holde sig i rigelig Afstand fra Molen.

52. **Ledeline kan benyttes. Malta.** Ledelinien, Baaken paa Corradino Hill overet med Tærnet paa Isola Point kan benyttes til tværs af Ricasoli Bolgebrøder og indon for Bolgebrøderen til at gaa klar af Grunden uden for l'Inghierbo Point. Ricasoli Point: 35° 54' N. Br. 14° 31' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2742. Kjøbenhavn 1908).

53. **Grund. Kamitic Ø. Inconato Kanal. Østerrig-Ungarn.** N. for Øen Jadra ligger et 1,5 m Rev. 130 m S. 68° Ø. for Klippen Kamitic og er forbundet med denne ved en Ryg med 3. m Vand. 10 m Grænsen ligger 1 1/4 Kbl ØSØ. fra Klippen. 43° 46' N. Br. 15° 21' Ø. Lgd.

54. **Tønder udlagt. Sevastopol. Rusland.** I Sevastopol Havn er i 7. m Vand udlagt en rød Spiritønde paa Ø-Siden af Indløbet til Careening Bay, 5. Kbl S. 10° V. fra Forbaaken for den maalte Mil, tæt ved Twelve Apostles Batteri. 44° 37' N. Br. 33° 33' Ø. Lgd. Folgende fire, røde Spiritønder er udlagt snæledes fra Forbaaken for den maalte Mil N. for River Katcha: En Tønde med Kegele med Spidsen nedad 7 Kbl. N. 41° Ø. En Tønde med tærnet Ballon 7 1/2 Kbl S. 70° Ø. En Tønde med Kegele med Spidsen nedad 1 1/2 Sm S. 29° Ø. En Tønde med tærnet Ballon 2. Sm. S. 22° Ø.

55. **Forstærkede Slukning af Fyr og Forandring af Lystønde. Alexandria. Egypten.** Omtrint den 1ste Februar 1909 slukkes det røde Fyr med Formærkelser paa Alexandrias Bolgebrøder. 31° 10' N. Br. 29° 50' Ø. Lgd.

Samtidig forandres det røde, faste Lys paa Lystønden ved Bolgebrøderens S. Ende til rødt Lys med Formærkelser.

Havarier og Forlis.

• Leonta, Fiskekutter af Grimsby, er d. 4. ds. strandet ved Klitmøller; Besætningen, 9 Mand, er reddet i Land ved Redningsbaad. Taage var Aarsagen til Strandingen. Skibet staar højt paa Straanden.

St. Croix, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 5. ds. paa Rejse fra Kjøbenhavn til Vestindien paa Grund lidt Nord for Helsingborg. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Helsingør, hvor Reparation maa foretages, for Rejsen kan tiltrædes. Forrummet var fuldt af Vand.

Kaj, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Burnt-island til Hjemstedet med en Ladning Kul paa Grund paa Anholt. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Frederikshavn, hvorfra det efter Undersøgelse afsjylede til Bestemmelsesstedet.

Tjerimai, Barkskip af Lovisa, som paa Rejsen fra Windau til Swansea indkom her paa Reden i læk Tilstand d. 30. f. M., er nu indgaaet i Havnen for at losse og reparere, for Rejsen kan fortsættes. Flower, Skonnert af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Frederiksstad til Teignmouth i Slutningen af forrige Maaned mistet en Del Sejl i Nordsoen under stormfuldt Vejr, ligesom Dækslasten blev slaaet over Bord, og Fokkestaget knækkede.

Fulda, tysk Fiskedamper, er d. 2. ds. paa Rejsen fra Island til Weser med en Ladning Fisk strandet lidt Nord for Blaavandsknk. Besætningen, 9 Mand, forlod Skibet i Redningsbaad og Skibets Baad. Svitzers er tilkaldt.

Karl, Dpsk. af Göteborg, der d. 2. ds. paa Rejsen fra Ghent til Stolpemünde strandede ved Thyborøn, er af Svitzers assisteret flot og ind til Frederikshavn.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faaes hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Johan Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Skibsbefragtning. Kommissionsforretning

Havnegade 47, København.

Tlf. 948. Telegramadr.: Karholmstrøm.

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, Schu-bert, ank. hertil 3./1. — Alexandra, Nielsen, afg. Lissøben 5./1. — Algarve, Borries, afg. Tarragona 6./1. til Denia. — Anglo Danne, Wienecke, afg. herfra 7./1. til Stettin — A. N. Hansen, Pauske, afg. Dunkerque 6./1. til Newcastle. — Antwerpen, Madsen, afg. Piræus 6./1. til Saloniki. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 24./12. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Newcastle 6./1. til Genua. — Aurora, Fischer, ank. hertil 4./1. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Reval 3./1. — Beira, Lunge, ank. Dunkerque 3./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, oplagt her. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Valencia 5./1. — Christian IX, Holm, ank. Rouen 6./1. — Dagmar, Bøgvad, pass. Quessant 3./1. for Bordeaux. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 5./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 25./12. — Frederik, Thomsen, ank. London 5./1. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, Sørensen, afg. herfra 7./1. til Windau. — Hellig Olav, Holst, oplagt her. — Høgest, Munk, afg. herfra 6./1. til Antwerpen. — Hjelme, Sørensen, afg. herfra 6./1. via Norrkøping til Danzig. — Hølar, Svan, ank. hertil 2./1. — J. C. Jacobsen, Petersen, oplagt her. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 3./1. til Aarhus. — Kasau, Hansen, dokker her. — Kentucky, Andresen, ank. Moss 4./1. — Kiev, Jørgensen, ank. Genua 31./12. — Kursk, Gommosen, ank. hertil 5./1. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 2./1. — Loire, Craignou, oplagt Bordeaux. — Louise, Kruse, pass. Holtenau 6./1. for Libau. — Louisiana, Ørsted, pass. Dartmouth 20./12. for Boston. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 6./1. til Antwerpen. — Moiso, Oost-Jacobsen, ank. hertil 5./1. — Moskø, Jønsen, ank. hertil 31./12. — Nicolai II, Clausson-Kaas, ank. hertil 31./12. — Nordjylland, Kragh, ank. Königsberg 4./1. — O. B. Suhr,

(Fortsættes Side 15.)

Friseutte, ank. Antwerpen 4./1. — Omsk, Harder, ank. Hull 6./1. — Oscar H. Hempel, oplagt her. — Perm, Christensen, ank. Libau 29./12. — Pregel, Iversen, ank. Riga 3./1. — Riberhuus, Bonulykke, oplagt her. — Rogaland, Wiese, afg. Stettin 2./1. til Manchester. — Saga, Wiberg, ank. Rouen 2./1. — Saxo, Larsen, ank. Stettin 6./1. — Skalholt, Larsen, ank. hertil 5./1. — Texas, Lissner, ank. Filadelfia 2./1. — Tiber, Beck, oplagt her. — United States, Egeuse, afg. New York 2./1. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Antwerpen 4./1.

Heimdal. Ainie, Leth, afg. Nizza 5./1. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Monaco 5./1. — Elna, Ratbje, afg. Blyth 31./12. — Therese, Pedersen, afg. Cannes 4./1. — Jeanne, Löffler, afg. Sunderland 30./12. — Vera, Riso, ank. Howden Dock 6./1. — Daisy, Lagesen, ank. Alicante 5./1.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Tynen 4./1. — Ingrid, Wintther, ank. Kratzwieck 31./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Dakar 31./12. til Gulf Port. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Savannah 30./12. til Hamburg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savannah 1./1. til Rotterdam. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Pensacola 4./1. — Helmer Mørch, Thorsoc, afg. St. Vincent 28./12. til St. Lucia f. O. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 29./12. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Grangemouth 30./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Dakar 26./12. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Riga 27./12. — Johan Siem, Nielsen, ank. Libau 2./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 30./12. til Grangemouth.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Riga 3./1. til Ghent. — Nautik, N. Nielsen, ank. Methil 5./1. — Nexos, Basse, afg. Blyth 2./1. til Ainuecar. — Gerda, Thøgersen, ank. Kjøbenhavn 4./1. — Fylla, Christensen, afg. Hartlepool 5./1. til Helsingborg. — Cito, Jepsen, ank. Reval 4./1. — Napoli, Brinch, ank. Hangø 2./1. — Bodil, Uldall, ank. Cardiff 4./1. — Dagmar, Mathiasen, afg. Llanelly 5./1. til Harburg. — Johanne, Mikkelsen, ank. East Hartlepool 3./1. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Hamburg 4./1. — Laura, Pedersen, ank. Åhus 3./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Sfax 22./12. til Bordeaux. — London, Bom, afg. Swansea 5./1. til Stettin. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 3./1. — Bryssel, Kaas, ank. Barry 26./12.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 3./1. til Rouen. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Newport 31./12. til Licata. — Roma, v. Thun, ank. Barry 3./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Methil 31./12. — Russia, Poulsen, ank. Newport Mon 6./1. — Carl Hecksher, Starck, afg. Riga 1./1. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 31./12. — Normannia, Erichsen, ank. Tampico 29./12. — Euxiua, Larsen, afg. Filadelfia 4./1. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 4./1. — Livonia, Lindberg, afg. Varna 5./1.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Helsingør 24./12. — Patria, Nielsen, afg. Sagunto 25./12. — Gratia, Sorensen, ank. Beyrouth 25./12. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 31./12.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Gallia, Petersen, afg. Hamburg 15./12. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Hamburg 23./12. — Sarmatin, Pedersen, afg. Barry 31./12. — Kotonia, Rasmussen, afg. Novorossisk 24./12.

Inga. Flandria, Hansen, ank. North Shields 5./1. — Granaria, Jørgensen, ank. Delaware 2./1. — Carbonia, Mathiasen, afg. Riga 5./1. — Estonia, Winekler, ank. Sulina 27./12.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Warkworth 2./1. — Selaudia, Troensegaard, ank. Libau 4./1. — Secalia, Jensen, afg. Filadelfia 31./12. — Frumentia, Andersen, ank. Kjøbenhavn 6./1. — Boscia, Skovgaard, afg. Newport Mon 1./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 25./12.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 31./12. — Fredensborg, Fischer, afg. Rouen 4./1. til Blyth. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Bougie 28./12. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Barry 4./1. — Kronborg, Jensen, afg. Neapel 29./12. til Cardiff. — Skanderborg, Jensen, ank. Sunderland 5./1. — Stegelborg, Lund, afg. Cardiff 1./1. til Neapel. — Soborg, Hansen, ank. Genua 4./1. — Uranienborg, Schmidt, afg. Riga 31./12. til Ghent.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. West Hartlepool 1./1. — Marselisborg, Larsen, ank. Neapel 29./12. — Silkeborg, Pedersen, ank. Riga 25./12. — Skodsborg, Agerlin, ank. Marseille 4./1. — Tuborg, Smith, afg. Cette 5./1. til Oran. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Kjøbenhavn 3./11.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. Newport 1./1. — Jægersborg, Larsen, afg. Riga 4./1. til Amsterdam. — Taaruborg, Mutzen, ank. Ghent 6./1.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Blyth 3./1.

Svendborg. Peter Mørsk, Borgesen, ank. Liverpool 2./1.

Det estasiatiske Kompagni. Cathay, Thomsen, afg. Antwerpen 25./12. til Port Said. — Bintang, Gabe, ank. Soesoe 3./1. — Siam, Cortsen, ank. Shanghai 3./1. — Samui, de Fine Licht, afg.

Colombo 26./12. til Suez. — Sibirien, Madsen, afg. Algier 29./12. til London. — Traquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 30./12. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Cambodia, Knudsen, ank. Delagoa Bay 4./1. — Indien, Berg, ank. Cochin 4./1.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. Kjøbenhavn 4./1. — St. Jan, Rambuseh, afg. St. Thomas 30./12. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 2./1.

Æro. Enighed, Jensen, ank. Oporto 3./1.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Pernambuco 2./1. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Bruntisland 30./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Bruntisland 28./12. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 21./12. — Svend, Schmidt, ank. Blyth 3./1. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Ghent 21./12. — England, Andersen, ank. Königsberg 28./12. — Holland, Poulsen, ank. Aarhus 5./1. — Rusland, Madsen, afg. Gandia 1./1. — Anette Furness, Larsen, ank. Torre Annunziata 24./12. — Lady Furness, Clausen, er ank. til Kjøbenhavn. — Europa, Hansen, ank. Carthage 5./1. — Tyskland, Danstrup, afg. Marseille 31./12. — Frankrig, Friis, afg. Tyue Dock 27./12. — Belgien, Nielsen, afg. Malta 2./1.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelosund 31./12. — Edison, Sorensen, afg. Almeria 31./12. til Newport. — Fulton, Jørgensen, afg. San Feliu 28./12. til London. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 24./12. — Washington, Nielsen, ank. Haderslev 1./1.

Frø. Aasia, Bagger, afg. Grimsby 5./1. til Wismar. — Vera, Thing, ank. Königsberg 2./1. — Freja, Nielsen, ank. Uddevalla 6./1.

Ocean. Norman, Rosbek, ank. Rotterdam 4./1. — Alien, Nielsen, ank. Aarhus 3./1.

Sejlskibe.

Svendborg. Zenitha, Jensen, ank. Coruna 31./12. — Najaden, Rasmussen, ank. Methil 1./1. — Dannebrog, Clausen, ank. Caen 31./12. — Althea, Skovgaard, ank. Vlissingen 31./12. — G. R. Berg, Hveuegaard, ank. Lissabon 30./12. — Cimbria, Nielsen, ank. Cardiff 31./12. — Erhardt, Larsen, ank. Newcastle 2./1. — Solon, Rasch, ank. London 1./1. — Helge, Carlsen, ank. Sable d'Olonne 1./1. — Apollo, Nielsen, ank. Paimpool 31./12. — Ignatz Breum, Lund, ank. Teignmouth 31./12. — Erik, Hansen, ank. Lorient 2./1. — I. Lotz, Hansen, ank. Knarehøgen 2./1. — Urania, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 4./1. — Valborg, Rasmussen, ank. Civita Vecchia 2./1. — Emanuel, Bentzen, ank. Wemyss 3./1. — Agnes, Christensen, ank. Fowey 4./1. — Ivar Huitfeldt, Henriksen, ank. Æroskjøbing 6./1.

Æro. Hamlet, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./1. paa Rejse til Ystad. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. til Laguna. — Hansigne, Clausen, er ank. til Rio Grande do Sul. — Rise, Bager, ank. Vestindien 30./12. — Industri, Raabaage, ank. Setubal 3./1. — Bonavista, Christensen, ank. Cadiz 4./1. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Valencia 4./1. — Hydra, pass. Gibraltar 26./12. østg. — Kirstine Jensen, ank. Penzance 3./1. — Smart, ank. Appledore Devon 4./1. — Fredensborg, Kisby, ank. Nantes 4./1.

INDHOLD:

Ved Aarskiftet. — Det danske Konsulat i Kristiania. — Falster — Masnedo Broen. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibs-etterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafles Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Dampskibsfører.

En midaldrende, erfaren, velanbefalet Dampskibsfører, der disponerer over en Kapital af 25—30000 Kroner, kan faa Plads i den nærmeste Tid. Billet, mrkt.: „400“, indlægges paa Bladets Kontor.

De private Assurandører lim.

i København

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Privats. Telefon-Nr. 6.

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.

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

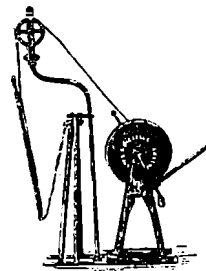
Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim

i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, 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 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 igangssette, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

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

saas hos d'Hrr. Skibshandlere

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

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varerne tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes Forlang Prøvliste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 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 Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Pettilinie 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 12. Januar 1909.

16. Aarg.

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



Remington er Verdens
most 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, Kedelsmede, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmede.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramsadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Skib til Salg.

Sk. „Anna“ 5/611—77 Netto
R.-T., c. 140 Tons dw. og c.
40 Stdr. Træ er til Salg ved
Henvendelse til Ejeren
Skibsfører E. A. Schmlt
Marstal.
Skibet er oplagt i Præsto.

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

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviandt til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

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 18.

De danske Vin- og Conservesfabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
Kgl. Holleverandør
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
særldeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
pantager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Kunsthvæverier Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshvæverier 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.

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“.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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

Skibsfører

intelligent, med Kapital kan optages som Kompagnon til Udvidelse af en velindarbejdet Skibshandel i en større Søkebystad. Billet, mrk. „Business“ modt. Bladets Kontor.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorchjensen“.

Telefon 7262.

Fabriks



Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s STJERNE-COMPOSITION

til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Enetorhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen.

KJØBENHAVN.

Skibe til Salg

fra 10 til 100 Reg.-Tons, hvorover Fortegnelse sendes paa Forlangende.

Aage Bruhn

Nyhavn 42 A. — Kjøbenhavn.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse

Telegram-Adresse

Telefon-Nr.

16. Holmens Kanal.

Private.

6.

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.

To yngre, raske Herrer søger Skibslejlighed (helst Sejslskib) 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, eventuelt Sydengland.

Billet, mrk.: „320“, med Pris for Overfart inkl. Kost og nærmere Oplysninger, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Tuborg Porter

Kraftig, fyldig, velsmagende.

LANDMANDSBANKEN

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

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejslskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejslskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schauby, 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 Renne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Dampskibsfører.

En midaldrende, erfaren, velanbefalet Dampskibsfører, der disponerer over en Kapital af 25—30000 Kroner, kan faa Plads i den nærmeste Tid. Billet, mrkt.: „400“, indlægges paa Bladets Kontor.

Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1909. Pris: Kr. 0.50.

Ved Aarsskiftet.

Ved Aarsskiftet 1908 var Forholdene i Sejlskibsfarten paa Nord/Østersøen overordentlig daarlige, idet der ikke egentlig var Ladninger fremme til Transport, og vi gik ind i det nu forsvundne Aar med meget daarlige Forventninger om et godt Aar for dette Erhverv: Forventninger, der var ganske naturlige, da vi var inde i en Reaktions-Periode — efter en forudgaaende Højkonjunktur —, Pengekrise, Pengeknaphed samt ingen Tillid til Fremtiden, som iøvrigt ogsaa bragte Forvirring i mange Retninger. Oplægningen i de første og særlig i de sidste Maaneder af Aaret har været betydelig større i Omfang, Antallet af frembudte Ladninger færre og Fragtraterne gennemgaaende lavere end i de forudgaaende Aar, saa at Udbyttet i Almindelighed har været larveligt. I Januar, Februar, Marts og tildels April sluttedes, naar undtages nogle Forudbefragtninger, kun forholdsvis faa Udfragter, medens Forholdene bedrede sig noget efter Genaabning af Bottenhavet og Finskebugten, hvor flere Sejlere efterhaanden anbragtes gennemsnitlig til Minimalraterne. Der indtraf ogsaa nogle Lyspunkter med ret god Forretning: men Forholdene vekslede ofte, saa at det atter ved flere Lejligheder var vanskeligt at anbringe den fragsøgende Tonnage uden Spild af Tid eller Forsejling fra Havne, hvorfra der paaregnedes Udfragt.

Petersborg optog dog i Løbet af Sommer- og Efteraarsmaanederne et ret betydeligt Antal Sejlere for Oljekager, hvilket væsentlig erstattede Mangelen paa Trælaster og tillige bidrog til at Fragtraterne ikke blev lavere. Arbejdsvanskelighederne, særlig paa svenske Pladser, har dog været mindre følelig for Sejlerne i 1908, men flere Redere afholdt sig fra, i den kritiske Periode, at sende Skibe til disse Havne, indtil Faren for Standsning blev afværget. Efteraarssejladsen bragte ogsaa Skuffelser, og der blev paa Grund af Mangel paa Ladninger kun sluttet langt færre Fragter for sidste Bottenhavstur, som i Almindelighed giver det bedste Udbytte, hvilket medførte, at det gennemgaaende blev vanskeligt at placere Skibene paa det mere indskrænkede Omraade, hvortil Mangel paa Is fra norske Havne ogsaa bidrog. Transport af Kornlaster fra danske og tildels tyske Havne optog en Del Sejlere, men det stod Rederne klart, at tidlig Oplægning i større Omfang end forhen vilde blive nødvendig, og det beregnes at ved Aarets Slutning var c. 65 pCt. af Tonnagen i denne Fart oplagt. Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at skønt der ofte i Aarets Løb har været ret følelig Mangel paa Fragter, saa har Sammenslutningen i Nord- og Nord-øst-øst Sejlskibsreder-Forbund med sin lille Tilslutning dog haft en betydelig Virkning ogsaa i det forløbne Aar, og ikke mindst med Hensyn til Forudbefragtninger.

Mellemrigs- og Returlaster Vest fra har ligeledes medført Skuffelser, og særlig har Mangel paa Oljekagelaster fra franske Havne, hvorfra der kun er transporteret en Brokdal pr. Sejlere imod tidligere Aaringer, været følelig, saa at der i mange Tilfælde blev forsejlet fra Havne, hvorfra der var forventet Udfragt, hvilket atter medførte forøget Tonnage for andre Varer. Kullaster, som der i Almindelighed ikke har været Overflod af, har, naar undtages Maanederne Juli, August og September, ligeledes været lavere end tidligere Aaringer, og særlig har Vintermaanederne været daarlige, idet der ofte har været tomt paa Ladninger for forskellige Størrelser. Forholdene har saaledes helt igennem været daarlige, og dog har flere Sejlere i denne Fart givet et ret tilfredsstillende Udbytte, særlig i Distrikter med billig Assurancepræmie i gensidige Selskaber. Udsigterne i Fragtmarkedet for det ny Aar er ikke lysere, men man har jo Lov til at haabe paa bedre Forhold.

Kjøbenhavn, d. 12. Januar 1909.

Det svenske Selskab til Redning af Skibbrudne har fornylig afholdt sin aarlige Generalforsamling i Gøteborg. Selskabet, der tæller 2.200 Medlemmer, og som i Forvejen raader over tre Redningsstationer paa den hallandske Kyst, besluttede Oprettelsen af en Station mere, mellem Helsingborg og Halmstad, fortæller »Hamb. Corr.« Desuden blev der dannet en Lokalkomite i Gøteborg, og det besluttedes at danne lignende Komiteer i Helsingborg og Stockholm, som kunde bistaa Centralbestyrelsen ved Forretningsledelsen.

I *Dansk Søfartstidende* af 24. f. M. Nr. 84 omtalte vi en danskbygget Motorbaad »Polaris«, som en Indsender til »Shipp. Gaz.« giver en meget rosende Omtale, og knyttede dertil den Bemærkning, at det kunde være af Interesse at erfare, om denne Baad, som, efter det Billede nævnte engelske Søfartsblad bragte af den, meget lignede en af vore tidligere Krydsjagter, var nybygget, og da af hvem?

I denne Anledning meddeler Esbjerg Skibsbyggeri, Hr. N. Raun-Byberg, os, at Baaden er bygget af nævnte Firma for Regning Linton Hope & Co. og afleveret sidste Efteraar. Den har været afbildet og meget rosende omtalt i følgende engelske Tidsskrifter: »The Motor Boat«, »The Yachting World« og »The Yachtsman«.

Firmaet har for Tiden spanteret en Motorbaad efter samme Tegning som »Polaris«, for egen Regning.

»Skinfaxe's Grundstødning. Hr. Styrmand G. C. Blaabjerg i Dampfergen »Nyborg« ved Korsør, der gjorde et meget energisk Forsøg paa at advare ovennævnte Damper imod den Fare, som den svævede i, meddeler os, at han d. 28. f. M. har modtaget en Skrivelse fra »Skinfaxe's Fører Kapt. Vilandt, hvori denne beklager, at hans Skibsforretninger under Skibets Ophold i Korsør ikke tillod ham at opsøge Hr. Blaabjerg dér for at bringe ham sin Tak for hans uegennyttige Bestræbelser; men at han nu sender en varm Tak for den Velvilje, der er vist ham og glæder sig til at gentage denne mundtlig ved sin forestaaende Ankomst til Korsør. Hermed erklærer Hr. Blaabjerg sig tilfreds.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører S. A. Sørensen fra Sønderho er Nytaarsdag pludselig død af et Hjerteslag under et Bøseg hos sin Svigersøn, Havnebetjent N. J. Pedersen i Esbjerg.

Afdøde, som blev 74 Aar gammel, var en af de første, der i Tredserne gik i Fart til Middelhavskysterne efter Sydfrugter. Han førte den Gang en Skonnert, der maalte 34 Læster. Efter at han for en Del Aar siden sagde den Farvel, har han i sin Hjemegn haft mange Tillidsposter, han har saaledes i en Aarrække været Formand for Understøttelsesforeningen i Sønderho. Hans Hustru overlever ham. P. K. P.

Skibsredermøde. Newcastle, 8. Januar (Ritz. Bur.) Skibsrederne ved Tyne og Wear afholdt i Dag Møde. Det vedtoges her i den nærmeste Fremtid at afholde et Møde for alle Skibsredere i Nord-England for at drøfte Forholdsregler til at raade Bod paa den alvorlige Situation for Skibsfarten og gøre Skridt til at danne en international Forening af Skibsredere.

Pendulpropelleren. Fra Hr. Ingeniør H. C. Vogt har vi modtaget følgende: Ved Omtalen af Pen-

dulpropellerens store Manøvreevne skal det, paa given Foranledning, bemærkes, at naar denne Manøvreevne kom til sin Ret, skyldes dette i væsentlig Grad de fire dygtige, unge Søofficerer, der ved forskellige Lejligheder førte Skonnerten, nemlig D'Hrr. Premierløjtnanter Bohr (afdød), Moth, Nørregaard og Ullidtz. Dette er saa meget mere at paaskønne, som man af økonomiske Grunde havde undladt at give hver Propeller sit særskilte Rat.

Kaiser Wilhelm Kanalen. I Aaret 1908 har 23,000 Skibe med tilsammen 6,100,000 Tons, i Følge »Das Schiff«, passeret Kaiser Wilhelm Kanalen, imod 34,635 Skibe med tilsammen 6,326,000 Tons i Aaret 1907. Tilbagegangen tilskrives de daarlige Tider for Skibsarten.

Fra Lemvig skriver vor Korrespondent til os den 5. Januar:

Stranding paa Jyllands Vestkyst. Nytaarsdags Aften indstrandede her paa Kysten i Nærheden af Thyborøn Dampskibet »Carl«, Kaptajn Robert Waldner paa Rejse fra Ghent til Stolpemünde med Fosfat. Skibet havde under Rejsen haft taaget Vejr, og Vagten var netop i Færd med at skulle lodde, da Kaptajnen opdagede Braad paa Styrbords Bov. Maskinen, som i Anledning af Lodningen var stoppet, blev kastet fuld Kraft bak, men Skibet grundstødte, og alle Forsøg paa at tage det af Grunden mislykkedes. Skibet kastedes nu af den høje Sø tværs mod Kysten. I Land blev Strandingen straks bemærket, og Redningsbaaden fra Thyborøn gjort klar. Den gik ud til Skibet og optog hele Besætningen, 13 Mand og 1 Kvinde, som heldig førtes til Land.

Næste Dags Formiddag ankom fra Lemvig Svitzers der stationerede Bjergningsdamper »Ægir«, og da Forholdene var nogenlunde rolige, gik Besætningen om Bord igen, ligesom der gik Bjergere om Bord fra Kysten for at kaste over Bord af Ladningen, efter at der var oprettet Kontrakt om Bjergningen. Arbejdet ved denne fortsattes hele Dagen, men henimod Aften blev Søen høj igen og skyllede hen over Skibet, saa at Lugerne ikke kunde holdes aabne. »Ægir« vedblev dog at slæbe paa Skibet indtil Kl. 10 Aften, men da var Søen saa høj, at den brød fuldstændig hen over baade Bjergningsdamperen og det strandede Skib, saa det blev nødvendigt at kaste Slæberen los. »Carl« drev nu ind paa Kysten, og alle de om Bord værende Mennesker befandt sig i en farlig Situation. Saa vel Redningsbaaden fra Thyborøn som fra Harboøre blev tilkaldt, og i al Hast kom de til Stede. Efter flere Forsøg lykkedes det at redde alle de om Bord værende, ialt 50 Personer.

Næste Dags Morgen ankom en anden af Svitzers Bjergningsdampere »Viking« fra Frederikshavn, og den overtog nu Bjergningen af »Carl«, medens »Ægir« gik Syd efter paa Kysten, hvor der var strandet en tysk Damper »Fulda«. Søen har imidlertid stadig været høj, og det har været umuligt at udrette noget førend i Dag, da »Viking« har faaet Forbindelse paany, men »Carl« er nu drevet saa tæt ind til Land, at Bjergning vil blive vanskelig, medmindre der indtræder særlig gunstige Forhold. »Carl« er et nyt Skib, det tilhører Aktieselskabet »Heimdal« i Göteborg. E.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Finske Havneafgifter.

(J.) Det vil erindres, at Foreningen for nogen Tid siden gav nogle Meddelelser angaaende Misbrug fra enkelte finske Eksportørers Side med Hensyn til at belaste Skibene med fiktive Havneafgifter. Der var bleven forelagt adskillige Sager, hvor det viste sig, at Eksportørerne overhovedet ikke var i Stand til at fremskaffe nogen Kvittering for den Havneafgift, de havde belastet Skibene med. Siden Offentliggørelsen af disse Bemærkninger har Foreningen fra flere Redere modtaget Henvendelse med Klage over, at de paa forskellige Steder i Finland har maattet betale Havneafgifter, men ved Undersøgelser har det vist sig, at her ikke har foreligget noget Tilfælde af urigtig Debitering, idet Skibene har lastet paa Vandomraader, som har været i privat Besiddelse, og hvis Ejere har haft Tilladelse af Myndighederne til at opkræve Afgift for Skibe, som laster der. Foreningen har saaledes for sig en Sag, hvor Skibet lastede i Punkisaari. Vandet deromkring er i privat Besiddelse, og i Kraft af sin lovlige indregistrerede Forpagtningskontrakt er Hr. Hamfeldt berettiget til at opkræve en passende Afgift af Skibe, som benytter hans Vandomraade som Ankerplads for der at laste eller losse. I dette Tilfælde drejede det sig om et lille svensk Skib paa 111 Tons Netto Register, og efter hvad der meddeles, anses en Afgift af Mark 40,00 i dette Tilfælde ikke for at være overdreven. I andre Tilfælde, som Foreningen har haft under Behandling, drejede det sig om flere større norske Skibe, som lastede i Koivusaari. Efter hvad Foreningens Advokat i Wiborg oplyser, ejes det Vandomraade, hvor disse Skibe lastede, af Fru Mathilde Andersin, som derfor er berettiget til at kræve Betaling af Skibene. Det drejede sig for disse Skibe om f. Eks. Mark 125,00 for et Skib, hvis Netto Register-Tonnage er 2,491, og ihvorvel dette er en noget høj Betaling, formenes det, at der ikke er noget ved Sagen at gøre, fordi Fru Mathilda Andersin paa Forhaand gentagne Gange gjorde Kaptajnen opmærksom paa, at han ikke maatte benytte hendes Vandomraade til Fortøjning og Lastning, med mindre han betalte hende Mark 125,00. Uheldigt forekommer det os at være, at der ikke findes en fast Tarif for Opkrævning af Afgifter for Benyttelse af Vandomraader i privat Besiddelse paa finsk Territorium.

Et mærkeligt Kulcerteparti.

(J.) Skønt vi efterhaanden er bleven hærdet med Hensyn til mærkelige Certepartiklausuler, maa vi dog tilstaa, at et Certeparti fra Sunderland, som vi nylig fik Lejlighed til at se, og som er paatrykt I. H. Lumsdon & Co.'s Navn, virkede forbløffende paa os. Vi har ingen sinde læst et saa urimeligt og uklart Certeparti, hvor den ene Klausul strider imod den anden, og hvor Befragternes Forpligtelser og Rederiets Rettigheder er indskrænket til et Minimum, og vi advarer enhver, der gør Forretning med dette Firma, mod at acceptere dette Certeparti. Her skal blot fremhæves enkelte af de mærkelige Klausuler, som findes i dette Dokument. At aftrykke dem alle vilde næsten være at aftrykke hele Certepartiet.

I Begyndelsen udtales der, at Skibet skal være »free from bottomry or mortgage«, hvad der dog maa tillægges mindre Betydning, skønt det er vanskeligt at se, hvad det kan vedkomme Befragterne, om der hviler noget Pant paa Skibet. Dernæst skal Skibet gaa til en »Spout or Drop as directed« og modtage Last »in customary turn of loading«. Lastningen skal besørges i et vist Antal Kulminedage »after being reported ready at mooring«. Umiddelbart derefter følger en saalydende

Klausul: »loading time to commence on the day following that upon which written notice is received by Charterers of the said vessel being wholly unballasted and ready to receive her entire cargo«, hvorpaa følger de sædvanlige Undtagelser, deriblandt alle Hindringer udenfor Befragternes Kontrol. Skibet skal indklarerer ved Firmaet Petré & Lumsdon eller betale en Bøde af £ 5.0.0, og Konossementerne skal tegnes paa Firmaet Lumsdons egne trykte Former, saaledes som disse forelægges Kaptajnen. Vi har ikke set denne Form, men hvis den er udarbejdet i samme Aand som Firmaets Certeparti, kan vi godt advare mod den ubeset.

Efterat det, som ovenfor nævnt, er bleven bestemt, at Lasten skal stuves i et vist Antal Kulminearbejdsdage, kommer der pludselig en ny Bestemmelse om, at der skal leveres et vist Kvantum pr. Arbejdsdag.

Ophold paa Lastepladsen skal ordnes i Sunderland i Overensstemmelse med Havnens Love og Kutymer, og der skal ikke være nogen Slags Panteret i Lasten. Rederiet skal akceptere Kulminens Garanti for Lastningen (dette er den tredje Bestemmelse angaaende Lastningen og stridende mod de to foregaaende, som indbyrdes strider mod hinanden), og Befragterne skal ikke være ansvarlige for noget Ophold af nogensomhelst Art. Saa kommer der en Bestemmelse om, at Skibet skal klare sig ved Mægler paa sædvanlige Betingelser, og Kaptajnen skal have »£ 1.0.0 per Keel less Freight«, hvis han ikke overholder denne Bestemmelse. Derpaa følger en Klausul om, at Kulladningen skal leveres til Skibssiden. Det er videre aftalt, at Afskiberne skal være fri for alt Ansvar, saasnart Ladningen er kommen om Bord. Naar Kaptajnen gaar til Søs uden at have undertegnet Befragternes Konossement, saa er det en Aftale, at Certepartiet eller en bekræftet Kopi deraf med Angivelse af Lasten skal være afgørende for dennes Udlevering o. s. v. o. s. v.

Vi antager imidlertid, at vi hermed har citeret tilstrækkeligt for at naa vor Hensigt.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk.

Vi har modtaget følgende:

Skønt nævnte Forening, eller som den mere almindelig kaldes: »Ulykkesforsikringen for Søfolk«, kun har virket i en forholdsvis kort Tid, saa er man vistnok allerede nu i Stand til at bedømme ikke alene de Goder, den har bragt vor Somandsstand, men ogsaa de Mangler, der hæfter ved den: thi det er med ethvert nyt Foretagende som med et nyt Skib, det er først ved Erfaring, man lærer dets Dyder og Lyder at kende.

Naar jeg derfor i det efterfølgende særlig kommer til at berøre de Mangler, der, efter min Opfattelse, findes ved »Ulykkesforsikringen«, da maa dette ikke betragtes som en Kritik, men kun som et Ønske om, at den maa blive saa god og formaalstjenlig som muligt, uden at Rederne derfor bør belastes mere, end de er i Øjeblikket.

Da »Lov om Søfolks Forsikring« i sin Tid traadte i Kraft, fremsatte man — og efter min Anskuelse med fuld Ret, — den Anke imod den, at de forsikrede, de, som vilde faa Nyttens og Fordelen af den, ikke skulde yde noget Bidrag. Paa dette Punkt var, som bekendt, Ministeriet ikke til at røkke. Loven skulde være saa demokratisk som mulig, men man glemte derved den gyldne Sandhed, at det er ikke tilstrækkeligt at give Love, der begunstiger en vis Stand eller en vis Klasse Mennesker. En saadan Lov bør ogsaa virke opdragende, og det er Lovgiverens Pligt at vaage over, at de Love, der træder ud i Livet, ikke faar en for de paagældende Individuers Ansvarsfølelse nedbrydende Virkning.

Dette er desværre, hvad der er sket ved nævnte Lov,

og uden at komme for langt ind paa disse Forhold skal jeg kun paapege, at naar de unge Søfolk efter Lovens Ikrafttræden mener, at da Rederne nu skal sørge saaledes for dem, saa kan de selv undlade at sikre sig den Hjælp, som paa anden Maade staar dem aaben; saa er der roket ved Ansvarsfølelsen.

Dette bør ikke være en Lovs Følger: thi det er Samfundets Pligt at udvikle Individets personlige Ansvarsfølelse naar og hvor, dette kan lade sig gøre.

Jeg er nu forberedt paa, mange vil sige, at jeg overdriver — lad saa være: men ingen vil med nogen Ret kunne bestride, at naar Staten tvinger Arbejdsgiverne til at sørge for deres Arbejdere, da bør den samtidig paabyde Arbejderne at deltage i Udgiften derved: Staten bør ikke overfor Arbejdsgiverne fravige det Princip, den selv følger som Arbejdsgiver.

Imidlertid tør man antage, at Rederne nu finder sig med nogenlunde Taalmodighed i den nuværende Ordning, men jeg mener alligevel ikke, at det oprindelige Krav, at de forsikrede skal bidrage en Part af Premien til »Ulykkesforsikringen«, bør fraviges — tværtimod: de Mangler, som Loven aabenbart lider af, bør medføre, at Kravet fremsættes med al mulig Kraft.

Det Bidrag, som jeg mener, de forsikrede bør yde, vil efter alt at dømme ikke kunne komme Rederne til gode: men ved Hjælp af dette vil »Ulykkesforsikringen« bedre, end Tilfældet er nu, kunne yde de tilskadedkomne Hjælp, uden at Redernes Bidrag forhøjes, og de forsikrede vil kunne faa den Følelse, at de selv bidrager til deres eget Velvære, hvorved deres Ansvarsfølelse kun kan høves.

Enhver opmærksom lagttager af de Ulykkestilfælde, som er tilstødte danske Søfolk siden Loven traadte i Kraft, vil sikkert have erfaret, at den Tid, der hængaar fra et Ulykkestilfælde indtræffer, og indtil de saakaldte Dagpenge gives, er alt for lang.

For at holde mig til Indlandet, da vil den, som sejler for et Rederi, ikke faa udbetalt Dagpenge før 13 Uger efter at Ulykkestilfældet er indtraadt, men i denne Tid nyder han dog Kost og Pleje for Rederiets Regning de første 4 Uger; anderledes med dem, der fører sit eget Skib, »Selvejerne«, disse maa sørge for sig selv de fulde 13 Uger — ¼ Aar. Hvad det betyder for disse Mennesker, der saa godt som alle er Familieforsorgere, at være erhvervsløse i saa lang Tid og dertil bekoste Lægehjælp og Medicin behøver næppe at paapeges.

Naar Loven betragter denne Klasse Mennesker kun som Redere, da synes denne Opfattelse ikke at være fuldt herettiget i Betragtning af, at de dog ogsaa er Skippere paa deres Skibe, og skal man regne efter den Fortjeneste, de har som Redere af Skibene, ja, da bliver der nok i en Mængde Tilfælde ikke stort andet end Skipperne tilbage.

Hvis man i Forbindelse med »Ulykkesforsikringen« sammenligner en saadan Selvejer med en almindelig Fører, da finder man, at medens sidstnævnte er fri for enhver Udgift til nævnte Forsikring og endda i Følge Søloven faar Kost og Pleje i 4 Uger for Rederiets Regning, saa maa den første betale fuldt til Forsikringen, og Søloven hjemler ikke ham nogen Kost og Pleje.

Med andre Ord, en Selvejer nyder ikke nogen som helst Begunstigelse af »Ulykkesforsikringen« i sin Egenkab af Fører og er som saadan i Ulykkestilfælde meget uheldig stillet overfor Søloven.

En anden Anke mod Loven er den Regel eller Praxis, hvorefter Forsikringssummen for ganske unge Mennesker udbetales i Tilfælde af Død.

Loven opstiller her den Fordring, at det unge Menneske bevislig skal have understøttet sine nærmeste, og i Forhold til Størrelsen af denne Understøttelse udbetales Erstatningen.

Naar der her tales om Understøttelse, der ydes til Forældre og andre, da fores Tanken uvilkaarlig hen til de fattigere Hjem, hvorfra saa mange af vore bedste Søfolk udgaar, og den, der har set disse Hjem paa nært

Hold, kan bevidne, at det ikke altid er let at skaffe den fornødne Udrustning til Sønnen, naar han for første Gang gaar til Søs; Forældrene maa undertiden gøre Gæld for at skaffe den fornødne Udrustning — en Gæld, som Sønnen senere maa tilbagebetale.

Hvorledes skal der kunne være nogen Mulighed for, at de unge Mennesker, som kommer til Søs under slige Forhold, vil være i Stand til at understøtte nogen de første Aar af deres Fartstid.

Dette kan ikke med Billighed forlanges. Lovens Fordring er derfor en Urimelighed og noget nær ensbetydende med, at der ingen Erstatning gives for disse Drenge til Trods for, at Rederen har betalt den lovbestemte Præmie for dem.

Idet Loven ikke alene anerkender, at disse unge Mennesker kan være Genstand for Forsikring, men ogsaa paabyder, at de skal være det, da er det en Inkonsekvens, naar man, for at Forsikringssummen skal kunne udbetales, opstiller en Fordring, der ikke kan opfyldes.

Jeg tillader mig at anbefale, at man, ved den forestaaende Revision af Loven for »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk«, vil underkaste de her fremsatte Synspunkter en nøje Prøvelse og særlig, om det ikke vil være rimeligt og rigtigt, at det overalt som sundt og godt anerkendte Princip, »Hjælp til Selvhjælp«, blev overført ogsaa paa nævnte Lov.

C. Minor Rasmussen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe er lige livløst og kun meget faa Befragtninger afsluttes; fra Tyskland foreligger saa godt som slet ingen Tilbud, kun Wismar noterer Salt til Råå 4 M.

Kjøbenhavn, som ellers er meget flov, sluttede Kokuskager (50 Tons) til Rostock 5 M., Hvede (110 Tons) til Karlskrona 6 Kr. og Bomuldsfrøkager til Ystad (100⁷Tons) 18¹/₂ Øre.

Ogsaa Sverig er ualmindelig mat, fra Sydsverig noteres kun Gadesten til Hamburg 4¹/₂ M., Kantsten, Altona 5¹/₂ M., Bygningssten Sassnitz 3¹/₂, samt Bark til Flekkefjord 15 Kr.

Havarier og Forlis.

Stanton, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Bremen til Genua med en Ladning Jern, sunket i Nordsøen. Mandskabet er reddet. Skibet byggedes i 1870 og maalte c. 466 Netto Reg.-Tons.

Taaruborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har udfør Norderney været i Kollision med Dpsk. »Hieronymi« af Fiume, der var paa Rejsen fra Galatz til Svendborg. »Hieronymi« tog nogen Skade i Boven, men fortsatte, og er ankommet til Svendborg med ubeskadiget Ladning (Majs). »Taaruborg« ankom d. 6. ds. til Ghent med svær Bovskade.

Guldborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afsejlingen fra Dunkerque, bestemt til Hartlepool, været paa Grund paa den østlige Side af Havneudløbet. Flot med Assistance, og fortsat Rejsen.

Frederiksberg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, medens den laa i Bougie med en Ladning Kul fra Newport, drevet ned paa og kollideret med en italiensk Damper, der laa under Losning. Begge Skibene fik nogen ovenbords Skade.

Carl, Dpsk. af Göteborg, indkom, som meddelt, d. 7. ds. til Frederikshavn med Assistance af Svitzers efter Grundstødning ved Thyborøn. Ved Dykkerundersøgelser viste Skibet sig at være en Del læk. Reparation i Göteborg. Omkring ²/₃ af Ladningen maatte kastes over Bord for at komme flot.

Nybygninger, Køb og Salg.

En ny, elegant Passagerdamper blev d. 9. ds. sat i Vandet fra Burmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleen.

Skibet, der bygges for Regning Aktieselskabet Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 i Ronne og er bestemt til Farten Kjøbenhavn—Ronne, bliver c. 20 Fod længere og tilsvarende bredere end dette Selskabs nyeste Damper »Skandia«, ligesom det bliver forsynet med flere Passagerkamre, store Dækshuse og Promenadedæk, og bliver endnu mere komfortabelt indrettet end sidstnævnte Skib. Farten vil blive 13 Knob.

Skibet gik særdeles smukt i Vandet under Overvarelse af Repræsentanter for Dampskibsselskabet og Værftet samt flere Indbudne, og det fik i Daaben Navnet »Ørnen«.

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, Ainallegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Libau 9./1. — Alexandra, Nielsen, afg. Lissabon
5./1. til Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. Cadiz 11./1. —
Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 9./1. — A. N. Hansen,
Paaske, afg. Newcastle 9./1. hertil. — Antwerpen, Madsen,
ank. Konstantinopol 11./1. — Arkansas, afg. Kristiania 24./12.
til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Newcastle 6./1. til Genua. —
Aurora, Fischer, afg. herfra 9./1. til Reval. — Baron Stjerne-
blad, ank. Reval 3./1. — Beira, Lunge, ank. Sunderland 9./1.
— C. F. Tietgen, Thomsen, oplagt her. — Chr. Broberg,
Morthensen, pass. Gibraltar 9./1. for Lissabon. — Christian IX,
Holm, ank. Rouen 6./1. — Dagmar, Bøgvad, ank. Bordeaux 9./1.
— Esbjerg, Struве, ank. hertil 11./1. — Florida, Andersen,
ank. Buenos Aires 25./12. — Frederik, Thomsen, afg. London
9./1. til Nakskov. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Geo-
rgios I, Worensen, ank. Windau 9./1. — Hellig Olav, Holst,
oplagt her. — Hengest, Munch, ank. Antwerpen 9./1. — Hjelm,
Sørensen, afg. Norrköping 9./1. til Danzig. — Holar, Svan, laster
her for Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, oplagt her. — Jo-
lanta, Simonsen, ank. hertil 9./1. — Kasan, Hansen, ank.
Libau 11./1. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 10./1. —
Kiew, Jørgensen, afg. Neapel 10./1. til Barry. — Kursk, Gomme-
sen, ank. London 10./1. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brun-
shüttel 10./1. for Hull. — Loire, Craignou, oplagt i Bordeaux. —
Louise, Kruse, ank. Libau 8./1. — Louisiana, Ørsted, ank.
Bostou 8./1. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 7./1. til
Antwerpen. — Morsø, Oest-Jacobsen, oplagt her. — Moskov,
Jønsen, afg. herfra 9./1. til Riga. — Nicolai II, Clauson-Kaas,
ank. hertil 31./12. — Nordjylland, Kragh, afg. Pillau 10./1.
hertil. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. Antwerpen 4./1. — Omsk,
Jønsen, ank. Hull 6./1. — Oscar II, Hempel, oplagt her. —
Perni, Christensen, pass. Brunshüttel for London. — Pregel, Iver-
sen, afg. Riga 9./1. hertil. — Riberhuus, Bonnellykke, oplagt her.
— Rogaland, Wiese, afg. Stettin 2./1. til Manchester. — Saga,
Wiberg, ank. Havre 8./1. — Saxo, Larsen, afg. herfra 9./1. til
Kristiania. — Skalholt, Larsen, afg. Arendal 8./1. for Nord-
gaende. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 7./1. hertil. — Tiber,
Beek, oplagt her. — United States, Egense, afg. New York
2./1. til Kristiansand. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. New-
castle 11./1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg.
Dakar 31./12. til Gulfport. — Michael Ontchoukoff, Harboe,
afg. Savannah 30./12. til Hamburg. — Generalkonsul Palli-
sen, Christensen, afg. Savannah 1./1. til Rotterdam. — Wladimir
Reitz, Olsen, ank. Pensacola 4./1. — Helmer March, Thorsøe,
afg. St. Vincent 28./12. til Pensacola. — Excellence Pleske,
Rasmussen, afg. London 7./1. til Kjøbenhavn f. O. — Pawel An-
drejef, Tannebek, ank. Grangemouth 30./12. — Wladimir
Sawin, Carstensen, afg. Dakar 6./1. til St. Lucia f. O. — Alexan-
der Shukoff, Dahl, ank. Riga 27./12. — Johan Siem, Niel-
sen, afg. Libau 7./12. til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Ras-
mussen, ank. Grangemouth 6./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Bordeaux 8./1. — London,
Bom, afg. Swansea 5./1. til Stettin. — Paris, Tholander, ank. Aar-
hus 3./1. — Bryssel, Kuas, ank. Barry 26./12.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 3./1. til Rouen. — Wien,
Boeck Hansen, afg. Newport 31./12. til Licata. — Roma, v. Thun,
ank. Barry 3./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Methil 31./12. — Rus-
sia, Poulsen, ank. Newport Mon 6./1. — Carl Heckscher, Storch,
afg. Riga 1./1. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 7./1. — Nor-
mannia, Eriksen, afg. Tampico 7./1. — Euxinia, Dam Larsen,

afg. Filadelfia 4./1. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 4./1. — Livonia, Lindberg, afg. Varna 5./1.

Ostersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Helsingør 24./12. — Patricia, Nielsen, afg. Sagunto 25./12. — Gratia, Sørensen, ank. Beyrut 25./12. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 31./12.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Gallia, Petersen, afg. Hamburg 15./12. — Caledonia, Storm Hansen, afg. 23./12. — Sarmatia, Pedersen, afg. Barry 31./12. — Kotonia, Rasmussen, Novorossisk 24./12.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Shields 7./1. — Granaria, Jørgensen, ank. Delaware 7./1. — Carhonia, Mathiasen, afg. Riga 5./1. — Estonia, Winckler, ank. Sulina 27./12.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Warkworth 2./1. — Selandia, Troensegaard, ank. Libau 4./1. — Seccalia, Jensen, afg. Filadelfia 51./12. — Frumentia, Andersen, ank. Kjøbenhavn 6./1. — Boscia, Skovgaard, afg. Newport Mon 1./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 25./12.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, ank. Göteborg 7./1. — Cathay, Kruse, afg. Antwerpen 25./12. til Port Said. — Bintang, Gabe, ank. Singapore 7./1. — Siam, Cortsen, ank. Shanghai 3./1. — Samui, de Fine Licht, afg. Perim 6./1. til Suez. — Sibirien, Madsen, ank. London 7./1. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 7./1. — Cambodia, Knudsen, ank. Delagoa Bay 4./1. — Indien, Berg, ank. Cochin 4./1.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. Kjøbenhavn 4./1. — St. Thomas, Hansen, afg. Dominica 5./1. — St. Jan, Rambusch, afg. St. Thomas 30./12.

Torm. Sara, Jensen, ank. Libau 5./1. — Helene, Sørensen, afg. Riga 2./1. — Agnete, Petersen, afg. Libau 4./1. — Hermia, Hansen, afg. Karrebæksminde 8./1. — Alice, Schultz, afg. Odense 9./1.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Pernambuco 6./1. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Burntisland 30./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Burntisland 28./12. — Urania, Clausen, ligger i Kjøbenhavn. — Svend, Schmidt, afg. Blyth 8./1. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Terneuzen 7./1. til Kjøbenhavn. — England, Andersen, afg. Kjøbenhavn 8./1. til Burntisland. — Holland, Poulsen, ank. Aarhus 5./1. — Dronning Olga, Petersen, ank. Grangemouth 24./12. — Anette Furness, Larsen, afg. Torre Anunziata 6./1. — Lady Furness, Clausen, ligger i Kjøbenhavn. — Europa, Hansen, ank. Carthage 5./1. — Tyskland, Danstrup, afg. Marseille 31./12. — Frankrig, Friis, ank. Barcelona 6./1. — Belgien, Nielsen, afg. Malta 2./1.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxelösund 31./12. — Edison, Sørensen, ank. Newton 8./1. — Fulton, Jørgensen, ank. London 8./1. — Washington, Nielsen, afg. Haderslev 7./1. til Grangemouth.

Frem. Austa, Bagger, afg. Grimsby 5./1. til Wismar. — Vera, Thing, ank. Königsberg 2./1. — Freja, Nielsen, afg. Uddevalla 8./1. til Stolpmünde.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Burntisland 8./1. til Korsør. — Rimfaxe, Faber, ank. Masnedund 6./1. — Schach Steenberg, Theilaud, afg. Kjøbenhavn 7./1. til West Hartlepool.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Helsingør 6./1. til Ghent. — Nautik, Nielsen, afg. Methil 7./1. til Esbjerg. — Gerda, Thøgersen, ank. Wismar 7./1. — Ellen, Hansen, ank. Oporto 6./1. — Fylla, Christensen, ank. Helsingør 8./1. — Napoli, Brinch, ank. Libau 7./1. — Bodil, Uldall, afg. Cardiff 6./1. til Havre. — Dagmar, Mathiasen, afg. Llanelly 5./1. til Harburg. — Alfa, Lauritsen, ank. Baltischport 7./1. — Hebe, Gregersen, afg. Königsberg 8./1. til London. — Johanne, Mikkelsen, afg. East Hartlepool 7./1. til Esbjerg. — Laura, Pedersen, afg. Norrköping 9./1. til Reval. — Inger, pass. Capo da Roca 1./1. til Saloniki.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Ghent 9./1. — Alox, Skou, afg. Malmö 6./1. til Newcastle. — Dagny, Sørensen, afg. Tynen 8./1. til Lissabon. — Mary, Clausen, afg. Swansea 8./1. til Caen.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Windau 8./1. — Bratingsborg, Andersen, afg. Helsingør 8./1. til Tyne. — Fredensborg, Fischer, ank. Blyth 7./1. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Bougie 28./12. — Jomshøj, Mathiasen, afg. Newport 9./1. til Marseille. — Kronborg, Jeusen, afg. Neapel 29./12. til Barry. — Skanderborg, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./1. — Stegelberg, Lund, afg. Cardiff 1./1. til Neapel. — Stjerneborg, Lund, afg. Kjøbenhavn 9./1. til Sunderland. — Søborg, Hansen, ank. Genua 4./1. — Uranienborg, Schmidt, afg. Ghent 9./1. til Newcastle.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, afg. Stettin 9./1. til Sunderland. — Marselisborg, Larsen, ank. Neapel 29./12. — Silkeborg, Pedersen, afg. Riga 7./12 til Ghent. — Skodsborg, Agerlin, afg. Marseille 8./1. til Huelva. — Tuborg, Smith, ank. Oran 9./1. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Libau 11./1.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Newport 7./1. til Marseille. — Jøgersborg, Larsen, afg. Riga 4./1. til Amsterdam. — Taarnborg, Matzen, ank. Antwerpen 8./1.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 9./1.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Cardiff 10./1.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Methil 11./1.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Bona 8./1. — Hølga, Vaaben-Hansen, afg. Monaco 8./1. — Elna, Rutje, afg. Blyth 31./12. — Therese, Pedersen, afg. Tunis 9./1. — Jeanne, Løffler, afg. Sunderland 30./12. — Vera, Riso, ank. Howden Dock 6./1. — Daisy, Lagesen, afg. Alicante 9./1.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brøsen, afg. Bandholm 10./1. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Cardiff 8./1. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Stettin 8./1. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Cardiff 3./1. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Cardiff 9./1. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Kings Lynn 4./11.

Sejlskibe.

Ero. Laura, Jensen, ank. Lissabon 5./1. — Yrsa, Albertsen, ank. Setubal 5./1. — Kodan, Hansen, ank. Queenstown 5./1. f. O. — Atlantic, Rasmussen, ank. Snekkersten 4./1. — Hamlet, Rasmussen, ank. Ystad 6./1. — Arken, er den 30./12 præjet paa 47° N. Br., 7° V. Lgd. — Veritas, Stangaard, ank. 6./1. til Mellilla. — Norden, Rasmussen, ank. Teignmouth 6./1. — Saga, Ohlsen, ank. Swansea 6./1. — Noah, Christensen, ank. Setubal 7./1. — H. C. Grube, ank. Marseille 7./1. — Rolf, Christensen, pass. Dover 7./1. for østg. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Saffi 8./1.

INDHOLD:

Ved Aarskiftet. — Kjøbenhavn, d. 12. Januar 1909. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Danske Skibsredere gensidige Forsikringsforening for Søfolk. — Fragtmarkedet. — Havvarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling paa Hotel „Ero“ i Marstal Lørdag den 16. Januar 1909 Fmd. Kl. 10, med følgende

Dagsorden:

1. Regnskabet og Aarsberetning (Sekretæren)
2. Afdelingens Stilling til Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund
3. Fyr og Sømærker (Svendborg)
4. Masnedundbroen (Svendborg-Marstal-Nyborg)
5. Forslag om Sekretærens Løn (Formanden)
6. Hollandske Skibes Udelukkelse af dansk Kystfart (Formanden)
7. Forslag om at „Dansk Søfartstidende“ ikke skal være tvungen for Medlemmerne (Formanden)
8. Om Tilslutning til Fragtraterne (Marstal)
9. Forslag om, at Grænsen for Skibenes Størrelse i den mindre Afdeling sættes til 80 Tons (Marstal)
10. Ophævelse af Lodstvangen ved Korsør (Marstal)
11. Ristornoens Udbetaling fra Ulykkesforsikringen (Fakse)
12. Forslag om en Ændring til Sikring af Søfolk i de 13 Uger, inden Ulykkesforsikringen træder til (Fakse)
13. Fakse Havn (Fakse)
14. D. S. R. F.'s Stilling til Navigationsvæsenets Ordning (Sekretæren)
15. Revision af Lovene (Sekretæren)
16. Udvidelse af Grænserne for den indskrænkede Fart (Nyborg)
17. Valg af Delegerede til D. S. R. F.'s Generalforsamling.
18. Mødested for næste Generalforsamling
19. Eventuelt

Bestyrelsen.

**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 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 Forhryringsagent. 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,
ØJØRTLER 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.

AXEL LUND
anbefaler sin
Skibprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

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.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retsager
(sp. Søsager).

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristenaen.

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.

Skibe til Salg.

Vor Januarliste over Træskibe til Salg, omfattende ca. 800 Stk. af alle Størrelser, er udkommen og tilsendes Købere paa Forlangende, ca. 900 Dampskibe og ca. 200 Jern- og Staalsejlskibe haves til Salg, hovedsagelig direkte fra resp. Ejere.

Johan Holmstrøm A/S

Havnegade 47. Kbhvn.

Telefon 948.

Telegramadr.: Karlholmstrøm.

Sandballast

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

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2066

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-inventar, Ankre. Kæder etc.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Søværkshavnen.

Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

P. Berg, Nexø
Skibsprovianter og 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.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Hørreekvipering
Kjøbenhavn.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Livsstilling er Skonnert „Aron“ til Salg. Skibet maaler 46 Netto-Tons, laster 96 Tons Rug, sejler uden Ballast og er bygget i Marstal i 1906 til Voritas højeste Klasse, 16 Anr. Henvendelse sker til Lods-oldermand Andersen, Nyord pr. Stege. Skibet er beliggende i Marstal og anvises af Havnefogden dersteds

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

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

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.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Breddes 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Fredag den 13. Januar 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amians.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler 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.: „Danskelloyd“.
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 Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Enøforhandling 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	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
• • Leverandør til Flaaden • •			• • Leverandør til Statsbanerne • •	

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.

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

Skibshypothekbanken

Filial af hollandsk Bank **i Kjøbenhavn** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Treffes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7.

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.

Skibsfører

intelligent, med Kapital kan optages som Kompagnon til Udvidelse af en velindarbejdet Skibshandel i en større Sø-købstad. Bilet, mrk. „Business“ modt. Bladets Kontor.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Livs-stilling er Skonnert „Aron“ til Salg. Skibet maaler 46 Netto-Tons, laster 96 Tons Rug, sejler uden Ballast og er bygget i Marstal i 1906 til Veritas højeste Klasse, 16 Aar. Henvendelse sker til Lods-oldermand Andersen, Nyord pr. Stege. Skibet er beliggende i Marstal og anvises af Havnefogden dersteds.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

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.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse

Telefon-Nr.

16. Holmens Kanal.

Private.

6.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STAMP-FABR. YANEA

Dansk Styrmandsforening.

Ordinær Generalforsamling afholdes den 14. Februar 1909 Eftm. Kl. 7 i Prins Wilhelms Palæ, St. Annæ Plads 13, med følgende Dagsorden:

Punkt 1 til 5 se Lovenes § 15.

6. Ændring af Betalingsfrist for det paa den ekstraordinære Generalforsamling den 13. September 1908 vedtagne Ekstra-Indskud.

7. Forslag fra Styrmand Find Rasmussen om Ændring i Lovenes § 3 og 4 i Henhold til Styrmand J. Hansens Forslag i Medlemsbladet, November 1908.

8. Bemyndigelse for Bestyrelsen til, hvis den finder det hensigtsmæssigt, at indmelde Foreningen i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

9. Behandling af Løseforsikringens Anliggender i Henhold til dens Love § 15 og 17.

10. Eventuelt.

Bestyrelsen.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

En ung Mæglerkontorist, der korresponderer Tysk og Engelsk, kan faa Plads til 1. Februar paa et Mæglerkontor i en større Provinshy. Vedkommende maa være kendt med Kapring. Bilet, mrk.: „C 111“, med Fotograf, modtager Bladets Kontor.

Helge Stabell,

Skibssingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Skib til Salg.

Et nyt, hos mig under Bygning værende tomastet Sejlskib (Skonnert) 76 Fod langt i Kølen, 18 1/2 Fod bredt, med 6 1/2 Fod Dybgaaende, Klasse A/4 K i „Germ.-Lloyd“, af c. 125 Tons Bæreevne, er til Salg.

Luc. Mulder

Skibsbygmester

Stadskanaal. Holland.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

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

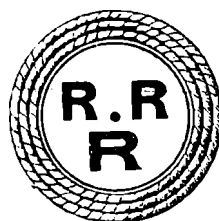
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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



Randers Rebslaaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Motoren „Gideon“

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

Kjøbenhavn, d. 15. Januar 1909.

Det kgl. Generalkonsulat i St. Petersborg har under 26. November 1908 indberettet følgende til Udenrigsministeriet om:

Tillæg til Lov af 9. Juni (gl. St.) 1901 om Reorganisation af de i det russiske Rige til Opkrævning kommende Havneafgifter.

Efter ovennævnte Lov af 9. Juni (gl. St.) 1901 hæves der, som det maaske vil være bekendt, i Storstedelen af de russiske Havne, ialt 42, en Afgift pro Pud (1 Pud = 32,75 danske Pund) af alle Sotransporter. I Virkeligheden afsendes og modtages der imidlertid ogsaa Varer paa forskellige andre Kystpladser, hvorved der efter en tilnærmelsesvis Beregning formenes aarlig at forblive c. 78 Mill. Pud Varer ubeskattet. I Betragtning heraf har Handelsdepartementet under Ministeriet for Handel og Industri udarbejdet et Projekt, hvorefter Pudafgiften skal indføres i en hel Række ny Havne, og i Følge hvilket Handelsministeriet i Forstaaelse med Finansministeriet er berettiget til at lade Pudafgiften opkræve paa alle Kystpladser med mindst 200,000 Pud aarlig Vareomsætning.

Dette Lovforslag har nu i disse Dage været til Behandling i Raadet for Skibsfartsanliggender, der ogsaa fandt det nødvendigt at indføre Afgiften saa vidt muligt i alle Havne, men dog syntes, at det hensigtsmæssigste vilde være at sætte Minimumsgrænsen til 1 Million Pud Aarsomsætning, og efter en indgaaende Prøvelse af Fortegnelsen over Havne, i hvilke man proponerede at indføre nævnte Afgift, besluttedes Indførelsen af samme i 1) Hvidehavet: Mesen, Onega, Ssoroka, Kom, Keret, Kowda, Umba, Petschora; 2) Østersøen: Kronstadt, Assern, Baltischport, Arensburg, Haynasch, Alt-Salis; 3) Sortehavet og det azowske Hav: Otschakow, Bakal, Ak-Metschet, Kriwokoski Post, Achtyrski Post, Gelendshak, Tuapse, Otschemtschiry; 4) Det stille Ocean: Nikolajewsk ved Amur.

Navnlig Indførelsen af Pudafgiften i Kronstadt fremkaldte i Følge det off. »Torg. Prom. Gazeta« en Række livlige Debatter indenfor Raadet. Generalkonsulatet skal her til bemærke, at disse vistnok skyldes en Henvendelse til Ministeriet om, at Pudafgiften i lange Tider er bleven opkrævet dersteds uden Berettigelse, da Kronstadt ikke staar anført mellem de tidligere nævnte 42 Havne, hvor Pudafgiften er at erlægge. Forholdet er nemlig det, at Toldvæsenet i Kronstadt altid har opkrævet Pudafgiften for alt Træ derfra til Udlandet, hvorimod der af indgaaede Varer, saasom Kul, Koks, etc., som losses i Lægtene for St. Petersborg, hvor Afgiften erlægges, ikke er bleven opkrævet nogen saadan dér. Kun c. 12,000 Tons Kul, som aarlig importeres af Gasværket i Kronstadt, og en derboende en gros Kulhandler er hidtil undgaaet denne Beskatning. Nu kommer Kronstadt altsaa officielt med; dog er Pudafgiften ingen Afgift, der falder Skibene til Last, men bæres af de respektive Eks- og Importører.

Ny amerikansk Lov. »Shipp. Gaz.« bringer en Meddelelse om en ny, amerikansk Lov, angaaende forskellige Bestemmelser for Mellemdækspassagerer i Skibe, som anløber amerikanske Havne, og som træder i Kraft fra 1. Januar 1909.

Loven ændrer paa flere Punkter »Section 1 of the Passenger Act of 1882.«

Af Lovens Bestemmelser skal her kun nævnes, at den forbyder enhver Skibsfører at bringe Mellemdækspassagerer fra fremmede Lande til eller fra Havne i De Forenede Stater, med mindre de i Loven fastsatte Rum, Pladsforhold og Bekvemmeligheder forefindes, under Ansvar efter Loven. Hvis Antallet af Mellemdækspassagerer overstiger det Antal, som er tilladt i Forhold til Skibets og dets enkelte Rums Størrelse, vil

Skibsføreren blive idømt en Bøde af 50 Dollars for hver overskridende Passager, eller eventuelt indtil 6 Maaneders Fængsel.

Udtrykket Mellemdækspassagerer betyder alle Passagerer med Undtagelse af Kahytspassagerer, og ingen Person vil blive anset som Kahytspassager, med mindre det Rum, der er tildelt ham til hans udelukkende Brug, har en Dæksflade af mindst 36 Kvadralfod.

Endvidere fastsættes Bestemmelser om, hvad der skal forstaaes ved underste Passagerdæk, Højden mellem Dækkene, tilstrækkelig Adgang for Lys og Luft m. m.

Horsens Havn. Horsens, 11. Januar. (Ritz. Bur.) Horsens Byraad vedtog i Dag ved anden Behandling at foretage en Udvidelse af Horsens Havn. Planen gaar ud paa at sætte et 600 Fod langt og 22 Fod dybt Bolværk i Fortsættelse af den nuværende Havns nordlige Bolværk. Det nuværende Havnebassin skal uddybes til 22 Fod. Udgifterne til disse Arbejder anslaaes til c. 380,000 Kr., som oplages ved Laan.

Brest Havn. I Løbet af dette Aar udløber Compagnie Générale Transatlantique's Kontrakt om Befordring af Post mellem Frankrig og De Forenede Stater i Nordamerika. Derved opstaar det Spørgsmaal, om der i den fremtidige Kontrakt, som et Rederi maatte indgaa paa, skal oplages en Klausul, der forpligter Rederiet til at stille saadanne Dampere til Raadighed, som kan konkurrere med de udenlandske Rederiers Hurtigdampere.

Compagnie Générale Transatlantique agter at bringe de størst mulige Ofre for atter at sikre sig Kontrakten; dog henviser Selskabet til, at med den større Hurtighed vokser ogsaa Skibenes Størrelse, og at Pladsforholdene i Havre's Havn ikke vil være tilstrækkelige over for disse fremtidige Kæmpedampere. Alleerede nu kan Selskabets hurtigste Dampere »Provence« kun manøvrere i Havnen ved Anvendelse af den største Forsigtighed, skriver »Hamb. Corr.«

Den eneste, franske Havn, der da kan komme i Betragtning, er Brest, og man haaber, at naar Trafiken henlægges til denne Havn, vil Selskabets Skibe blive mere begunstiget med Passagerer end nogen anden transatlantisk Linie.

En Motor Redningsbaad, som for nylig er bleven stationeret ved Ostende, har benyttet de Storme, som i den senere Tid har raslet over Nordsøen, til at foretage en Prøvetur. I et Vejr, som ikke lod noget tilbage at ønske med Hensyn til Voldsomhed, gik Baaden til Søs og opnaede en Fart af 8 Knob, under hvilken Skruen gjorde 800 Omdrejninger pr. Minut. Svære Søer brød over Baaden, fortæller »Shipp. Gaz.«, uden at genere Motoren. Forsøget var fuldstændig vellykket.

Strøm og Fart. Da den tyske Postdamper »Prinz Waldemar« var imellem »Smoky Cape« og »Tacking Point«, paa Ny-Syd-Wales Kyst, paa Rejse til Sydney, anlog den pludselig en højst overraskende Fart, fortæller »Shipp. Gaz.«, og dens Officerer opdagede, at den løb over 17 Knob, hvilken Fart dens Maskine ikke kan give den. Det blev snart klart, at det var en usædvanlig Strøm, der fremskyndede Farten med 1½ Knob i

sydlig Retning, og dette varede i nogle Timer. Strømmen satte ud fra Land; men efter at »Tacking Point» var passeret, reduceredes Farten til 9,5 Knob, og det fremgik da, at Skibet nu dampede imod en modsat Strøm af $1\frac{1}{2}$ Knobs Fart. Senere traf man den sædvanlige Strøm, som løber langs Ny-Syd-Wales Kysten, og som gaar langsomt i sydlig Retning.

Natsignalering.

Fra 1ste Styrmand om Bord i S/S »C. F. Tielgen» har vi modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* for 5. Januar d. A. har »Navigator» omtalt sine Erfaringer med Hensyn til Natsignalering efter Morse's System.

Naar »Navigator» mener, at vi »fra Kodans Bølger» kommer drallende en halv Snes Aar bag efter, da mener jeg ikke, dette er korrekt, idet flere af vore større Atlanterhavsbaade, og saa vidt mig bekendt ogsaa flere af Østasiatisk Kompagnis Baade, allerede i længere Tid har benyttet det omtalte System. Siden den traadløse Telegrafs Indførelse i Skibe, er det blevet næsten en Modesag at signalere efter Morse's System, naar to Skibe passerer hinanden om Natten, antagelig fordi de fleste Officerer til Dels sætter sig ind i Benyttelsen af den traadløse Telegraf, ved hvilken Lejlighed man jo netop benytter det omtalte System. Selvfølgelig faar man jo ad denne Vej meget ofte Oplysninger angaaende Vind- og Vejrforhold, Is, Taage o. s. v., som man ellers ikke vilde faa. En stor Betydning har det tillige, at man ofte ad denne Vej kan blive rapporteret.

For at indøve Systemet affholdes stadig Øvelser imellem Officererne indbyrdes, baade i Søen og i Havn, naar Tiden tillader det. Om Aftenen benyttes da Lys og om Dagen et Haandflag. Flaget benyttes som anvist i Signalbogen. Man opnaar hurtig Færdighed i at benytte denne Art Signaler. Flagsignalerne kan ofte være gavnlige i større Skibe, naar disse gaar ud og ind af Havn, da Afstanden mellem Broen og Agterenden af Skibet ofte er saa stor, at en mundtlig Ordre ikke kan høres. I saadanne Tilfælde kan for Hurtigheds Skyld godt indføres en Forkortelse af Ordene. Gavnligt er det ogsaa at have Alfabetet anbragt paa Broen, f. Eks. ved paa en sort Tavle at have Bogstaver og Tegn hvidmalet, [da man saa stadig har disse mere eller mindre for Øje i de Timer, man tilbringer paa Broen. Det var utvivlsomt bedst, at dette Signalsystem blev lært Eleverne paa Navigations-skolerne og blev gjort til et Eksamensspørgsmaal. Lad os haabe det maa blive indført i Undervisningen, naar en Gang den længe ventede ny Ordning af Navigationsvæsenet træder i Kraft, thi mange Aar vil det ikke vare, førend det bliver en absolut Nødvendighed at kunne det, hvis man da ikke vil regnes for at være en Undermaaler.

P. G. C. Pedersen.

Dansk Søulykke-Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aaret 1907 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 1907 er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 192, deraf 82 Sejlskibe og 110 Dampskibe; Antallet af Søulykker og Søskader, over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring, var 51; deraf 34 Sejlskibe og 17 Dampskibe. Der er i 1907 indtruffen 121 Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande, deraf 39 svenske, 21 norske, 32 tyske, 13 engelske og 11 russiske (og finske), og 5 hollandske.

Opgørelsen af Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe i 1907 indtrufne Søulykker og Søskader viser, at der ved Strandning, Forlis eller anden Søskade er omkommen 48, ved at falde over Bord 15 og ved andre Ulykkestilfælde 5; ialt 68. Heraf skriver de 38 Tilfælde sig fra Sejlskibe og de 30 fra Dampskibe.

For danske Skibe fordeler Forlisene i 1907 sig saaledes:

Sejlskibe:

Strandning, Landsætning og Grundstødning 19, Forladt synkefærdig 1, Kollision 1, Kondemnation efter Søskade 1; ialt 35.

Dampskibe:

Strandning, Landsætning og Grundstødning 4, Forladt synkefærdig 1, Kollision 1, Kondemnation efter Søskade 1; ialt 7.

De 35 danske Sejlskibe, der saaledes ialt er gaaet tabt i 1907, repræsenterede tilsammen 3,638 Brutto Reg-Tons. 23 medførte Ladning. Værdien udgjorde 467,350 Kr., af hvilke Assurance dækkede 409,950. Besætning og Passagerer udgjorde tilsammen 136 Mand, hvoraf 20 omkom.

De 7 forliste, danske Dampere maatte 6,574 Brutto Reg-Tons, og 6 medførte Ladning. Værdien udgjorde 1,310,000 Kr., af hvilke Assurance dækkede 1,290,000. Besætning og Passagerer udgjorde 140 Mand, af hvilke 24 omkom.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og Inderfarvande indtraf i 1907 for danske Skibe 68 (14,903 Brutto Tons), for fremmede Skibe 103 (57,038 Brutto Tons). Herved omkom ialt 33 Mennesker.

I Folge den statistiske Oversigt har Strandingerne og Grundstødningerne været fordelt over vore Kyststrækninger og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands Vestkyst (til Hanstholm) 14, Jyllands Nordvestkyst (til Skagen indbefattet) 2, Jyllands Østkyst 27, Limfjorden 7, Læsø 9, Anholt 5, Fyns Nordkyst med Samsø 13, Fyns Vest- og Sydkyst med Æro 1, Fyns Østkyst med Langeland 7, Sjællands Nordkyst med Hesselø 11, Sjællands Vestkyst med Sprogø 8, Smaalandsfarvandet (Gronsvund indbefattet) 17, Lolland Falsters Sydkyst 13, Møens Østkyst 1, Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) 3, Amager 7, Saltholm 7, Mittelgrund 3, Øresundskysten (til Kjøbenhavns Frihavn) 7, Bornholms Vestkyst 6, Bornholms Østkyst 3.

En Pensionskasse for alle Søfarende.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 81 1908 findes et Indlæg af Hr. Kapl. C. Minor Rasmussen, hvori han forsøger at bevise, at det af mig fremførte Forslag, nemlig — at alle Skibe, der lossede eller ladede i Danmark fra og til Udlandet, saavel danske som fremmede, skulde betale en Afgift til Pensionskassen — vilde virke uretfærdigt. Da jeg stadig fastholder min i *Dansk Søfartstidende* Nr. 76 1908 fremsatte Anskuelse, tillader jeg mig herved at fremkomme med nogle Grunde herfor.

Naar Hr. R. fremfører, at de paa Fano hjemme-hørende større Skibe meget sjældent losses eller lader i Danmark, og at de derved vilde slippe saa godt som fri for at bidrage til en eventuel Pensionskasse, samt at de mindre Skibe som derimod ofte losses og lader i Danmark fra og til Udlandet, derved vilde komme til at yde et stort Bidrag; saa ser det overfladisk betraglet ogsaa ud, som om mit Forslag var helt forkert. Men dersom nu, som Hr. R. mener, de direkte Afgifter er meget bedre end de indirekte, hvorfor forandrer Norge saa ikke sin Lov om Fyr- og Baakeafgift? Sverige sin Lov om Fyr- og Baakeafgift, Lastpenge og Afgift til Sømandshuset? England sin Lov om Fyrafgift o. s. f. derhen, at de respektive Summer indkom gennem en direkte Afgift paa hvert Lands egne Skibe? Er disse Landes Lovgivere paa den forkerte Side, eller er Hr. R. det?

En direkte Afgift vilde hvile fast og trykkende paa ethvert dansk Skib; ligger f. Eks. et dansk og et fremmed Skib i samme udenlandske Havn, begge søgende Fragt til Danmark, da vil det fremmede have en Fordel frem for det danske, dersom en fast Afgift hvilede paa det danske Skib; hvorimod en indirekte Afgift i Form af en Pensions- eller Statsafgift hvilende paa alle Skibe vilde stille dem lige. Betragtes nu Sagen, og overvejes det, om Skibene har nogen Udsigt til at skaffe sig en Erstatning for den dem paalagte Afgift, da maa der overfor en direkte Afgift svares bestemt Nej, men overfor en indirekte Afgift svares Ja. Enhver Reder og Skibsfører ved, at ved Afslutning af en Fragt maa det lages med i Beregningen, om den paagældende Plads belaster Skibene med større eller mindre Afgifter, for derefter retter Fragttaksterne sig. Blev nu Skibsfarten mellem Danmark og Udlandet paalagt en Afgift, da havde danske Redere og Skibsførere den Udvej aaben til at forskaffe sig en Erstatning, at de kunde forhøje Fragttaksterne, og de vilde da være ligestillet med de fremmede Landes Redere og Skibsførere.

Det viste sig, da Skibsafgiften her i Danmark bortfaldt, at Virkningen blev, bl. a. at Kulfragterne fra England til Danmark daledede c. £ 1 pr. Keel.

Hr. R. staar uforstaaende overfor min Bemærkning om, at Ruteskibe vil faa Moderation. Jeg mener Forstaaelsen heraf ligger lige for, idet saadant ikke alene nu forekommer, men der gives tillige Subvention (Statstilskud) til disse. Hvor meget faar f. Eks. Dampskibs-Ruten Esbjerg-Parkestone i aarligt Statstilskud? Kan Skibe ikke faa Moderation i Afgiften til en eventuel Pensionskasse, da vil det kun være saa meget desto bedre for Kassen. En anden Side af Sagen, som kunde lages under Overvejelse, er, at Skibe, naar de havde betalt Pensionsafgiften et vist Antal Gange i samme Aar, kunde fritages for denne Afgift for Resten af Aaret.

Hr. R. mener tillige, at dersom de Bøder, der idømtes i Sager vedrørende Søvesnet, tilfaldt Pensionskassen, da vilde det kun være at tage fra den ene fattige Sømandsfamilie og give til en anden. Jeg skal hertil bemærke, at naar Pensioneringen havde udviklet sig til fuld Virksomhed, da vilde Enker efter Søfarende faa Enke-Pension og tillige, dersom der fandtes uforsørgede Børn, et bestemt fastsat, aarligt Beløb til hvert af disse Børn. Selvfølgelig vilde og maatte da alle Søfarendes Efterladte blive ligestillet. Det vilde jo være uretfærdigt, at en Enke eller en gammel Søfarende i Kjøbenhavn fik ekstra Bidrag f. Eks. fra Bombebøssen, naar et tilsvarende Bidrag ikke kunde tilflyde andre ligestillede hele Landet over.

Naar det fremføres, at Smaaskibene paa en eller anden Maade maa have en Særstilling i Pensioneringen, da staar det mig ikke klart, hvorledes en saadan kan muliggøres, og det vilde interessere mig, dersom Hr. R. vilde fremkomme med et Forslag herom. Saavidt om Pensionskassen.

Den af mig foreslaede Pensionsafgift paa Skibe i danske Havne kan saameget lettere paalægges, som der

ikke hér findes nogen Statsafgift. Men vi Danske er et meget uegennyttigt Folk i flere Henseender, vi betaler selv vore Fyr- og Vagerafgifter og lader de fremmede være helt fri. Vi har saa lave Jernbanetakster for Person- og Godstrafik, som vel næppe noget andet Land har, og de Millioner, som er anbragt i Jernbanerne, giver jo ikke store Renter. De lave Godstakster ved Banerne paafører Smaaskibene en skarp og odelæggende Konkurrence. Blev Godstaksterne ved Banerne forhøjet, da vilde det give lidt flere Penge, saavel i Statskassen som i Smaaskippernes Lommer.

Fremstillingen af Forholdene vedrørende den indenrigske Fart, i Følge hvilken denne mulig kunde være forbi om 7 à 8 Aar, er sikkert for mørk. Naar Statistiken udviser, at Godstrafiken med Dampfærgerne i 1907 er tillaget, saa udviser Statistiken ogsaa, at den indenrigske Fart i sin Helhed er tillaget i 1907.

Thuro i December 1908.

O. P. Jensen.

Hvorledes er Søfolks Stilling overfor statsanerkendte Sygekasser?

Vi har modtaget følgende:

Jeg har i mange Aar været Medlem af en Sygekasse, som blev statsanerkendt, da Sygekasseloven kom. Jeg vedblev at være Medlem, betalte mit Kontingent og var glad over, at jeg var rask og derfor ikke behøvede nogen Hjælp.

Denne Sygekasse betalte fri Læge og Medicin, eller frit Hospital samt visse Dagpenge.

Ved et Ulykkestilfælde kom jeg til Skade og blev som syg indlagt paa et Hospital i Udlandet. Hospitalet var frit, saa Rederiet betalte ikke noget. Jeg sendte Allester hjem fra Hospitalet — dansk Konsul var der ikke dér paa Pladsen — idet jeg mente, at min Illustru kunde faa Dagpenge fra Sygekassen. Rederen skrev ogsaa et Bevis til hende angaaende min Sygdom; men Sygekassens Kasserer nægtede at betale, idet han motiverede sit Afslag med, at der ikke maatte ydes Hjælp, naar jeg ikke opholdt mig i min Hjemstedskommune.

Efter hans Mening skal vi Søfolk allsaa have Lov til at være Medlem af og betale til en Sygekasse; men dersom vi skulde komme til at trænge til det, er Hjælpen usikker, da vort Arbejde fordrer, at vi kun i en kort Tid af Aaret kan være i vort Hjem.

Det vil uden Tvivl interessere mange Sømand til at høre Sygekasseinspektørens Mening om denne Sag; om jeg har Ret, eller om vi Søfolk ogsaa er bleven forglemte og tilsidesat, da Sygekasseloven blev vedtaget i Rigsdagen.

Svendborg i Januar 1909.

A. Rasmussen,
Styrmænd.

Fragtmarkedet.

I de forskellige Markeder synes der desværre ikke at være indtraadt væsentlige Bedringer eller Forandringer. Østen har Udseende af at være en Kende livligere, men Sortehavet er derimod en lille Smule svagere. Middelhavet har fragtet ret livligt i Ugens Lob. Nordamerika er nominel, men tager ikke megen Tonnage. La Plata har taget en Del prompte Baade. Østersøen er

meget flov. Der befragtedes megen Tonnage for Kul, men Raterne er jo ikke fristende.

Østen er noget livligere. Der noteres nogle flere Rislaster, men Differencen mellem Redernes og Afskibernes Mening med Hensyn til Raterne væsentligste Grund til, at der ikke gøres mange Forretninger, desuden er de faste Routebaade ogsaa skarpe Konkurrenter, idet de er villige til at tage Afskibernes Varer til en billigere Fragt, hvilket disse selvfølgelig benytter sig af. For Jute fra Calcutta noteres nominelt 17/6. Risbefragterne er imidlertid i Markedet for Januar og Februar-Afskibning paa Basis af 18/6 o. c., men Rederne holder igen, idet de formoder, at der vil komme en Opgang i Raterne. Der sluttet fra Birma til Holland til 18/-. Liverpool 17/6. Bombay fragtede pr. 20. Marts/20. April til 15/6, 16/- to Havne U. K./Kontinentet. Fra Rangoon til Liverpool sluttet til 17/6.

Sortehavet, som for c. 14 Dage siden paa sit Højdepunkt betalte 6/6 for prompt Lastning fra Sulina, kunde ikke paa Grund af det lille Begær og med Udsigterne til mildere Vejr holde denne Rate, og der er saaledes sidst betalt 5/6 à 5/9. For Erts betales 7/9 Poti/Antwerpen, 8/- Nicolajeff/Antwerpen. Fra Odessa eller Nicolajeff til Hull eller London betales 5/9.

Middelhavet har fragtet ret livligt, men Raterne er fremdeles lave, men Grunden hertil maa vel søges i det store Udbud af Tonnage. For Erts betales 8/- Huelva/U. S., 4/1½ Santander/Middlesbrough. For Salt fra Torre-veja til Calcutta opnaaedes 7/3 pr. Marts. For Jordnødder fra Rufisque til Bordeaux betales 19 Frcs. Raterne fra Bilbao er: Tyne Dock 3/7½, Middlesbrough 3/9, Stockton 3/10½, Glasgow 4/- og Boulogne 4/6.

Nordamerika er nominel for alle Positioner, men kun et halvt Dusin Baade fandt Beskæftigelse og tilfredsstillende Befragternes Begær. Fra Golfen til U. K./Kontinentet betales 8/- fra én Lade- til én Lossehavn. Der er imidlertid lidt mere Efterspørgsel for Korntonnage nu. Der betales fra Golfen til U. K./Kontinentet 2/3 én, 2/4½ to Lossehavne. For Tommer sluttet der til 70/- pr. Marts til London. Fra Golfhavn til U. K./Kontinentet sluttet paa O-Charteret til 27/6 pr. Februar. Der gjordes en Del Timecharterforretning og fra Norfolk med Aflevering i Gibraltar opnaaedes 3/- (én Rejse).

La Plata har været monopoliseret for prompte Baade, senere Positioner næsten umuligt at placere, ja selv for prompt Tonnage er Forretning vanskelig. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K./Kontinentet betales 14/- o. c., Colastine 1/- ekstra, Bahia Blanca 13/6 o. c. (6 d. mindre direkt Havn). Fra Buenos Aires betales til U. K./Kontinentet 12/6 o. c. (6 d. mindre direkt Havn).

Østersøen har yderst lidt at byde paa, men en hel Del af Flotheden maa vel skyldes de russiske Helligdage, som først var forbi i Mandags. Fra Riga bliver der vel ikke meget mere at gøre i Aar, dog noteres der: Tyne 20/- d. b., Antwerpen Frcs. 25 d. b., Frcs. 17 Hør Dunkerque eller Ghent. Windau noterer kun faa Laster til usle Rater. Fra Libau noteres en Del Ordre, men Raterne lader jo meget tilbage at ønske. Memel og Königsberg befragter ikke megen Tonnage.

Kulfragter har der været sluttet mange af paa Grund af de store Mængder Kul, som er kommen frem i Helligdagene. Raterne er i alle Retninger hævdede, skønt lave, men der udbydes jo ogsaa en Mængde Tonnage for Kul, hvilket jo rimeligvis er Skyld i, at dette Marked ikke er høiere stemt. Naar Rederne intet andet kan faa, og ikke holder paa Oplægning, falder de altid tilbage paa Kulfragterne, hvorfor der udbydes saa megen Tonnage i dette Marked. Fra Østkysten sluttet der bl. a. til 3/3 Tyne/Malmø (3.000), 4/3 Forth/Aarhus (800), 3/7½ Blyth/Aalborg (1.400), 3/7½ Hartlepool/La Rochelle (2.500), 3/9 Seaham/St. Nazaire (2.200), 3/7½ Tyne/Bordeaux (2.900), 6/7½ Tyne/Barcelona (2.800), 6/3 Tyne/Marseilles (1.400), 6/5¼ Dunston/Savona (5.400), 5/3 Grangemouth/Algier (2.700), 6/4½ Tyne/Genua (5.000), 6/7½ Tyne/Neapel

(3.000), 5/9 Blyth/Malaga (1.350), 6/6 Tyne/Konstantinopel (5.000), 7/10½ Hull/Buenos Aires, 9/3 Leith/Rio de Janeiro. Blandt de sidste Befragtninger fra Cardiff nævner vi: 3/6 Calais (4.000), 4 Frcs. La Rochelle (3.000), 4/1½ Lissabon (2.500), 5/6 Gibraltar (1.350), Frcs. 6¾ Algier (3.800), 6/9 Barcelona (2.400), Frcs. 7¼ Marseilles (5.500), 6/3 Genua (5.000), 7/3 Venedig (5.300), 6/6 Livorno (1.800), 6/9 Spezzia (1.900), 5/9 Neapel eller Livorno (4.500), 6/6 Syra (2.500), 7/10½ Sebastopol (4.300), 5/6 Barbados (3.200), 8/3 Colombo (6.000), 7/- Monte Video (4.500), 8/6 Rio Janeiro (3.500), 7/9 Buenos Aires eller River Plate.

Havarier og Forlis.

Kronprins Frederik, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 11. ds. om Aftenen paa Grund ved Gilbjergghoved. Under stormfulde Byger af NV. blev Skibet Natten til 13. ds. kastet yderligere ind mod Stranden. »Internat. Bjergrings Kompagni« assisterer.

Thea, Skomert af Marstal, er d. 11. ds. indkommet til Dover med Tab af sine Ankre. Skibet er paa Rejsen fra Casablanca til Mædull.

Woodburn, engl. Dpsk., mistede for Iudgaaende til Korsor i forrige Uge et Anker.

• Nordstjernen, Kutter af Veno, er strandet ved Indløbet til Thyborøn Kanal og kæntrret. Kun 1 Mand bjergedes, Resten af Besætningen, 4 Mand, druknede.

Clara, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 10. ds. for Indgaaende til Kolding fra England med en Ladning Kul paa Grund i Kolding Fjord. Flot ved Højvande uden Assistance og indkommet til Kolding tilsyneladende ubeskadiget.

• Lepanto, engl. Fiskedpsk. (ikke »Leonta« som meddelt, der strandede ved Klitmøller, er drevet højere op paa Stranden og er fuld af Vand. Bjergringsdampskibene »Egir« og »Viking« er ved Strandingsstedet.

St. Croix, Dpsk. Omkostningerne ved dette Skibs Reparation vil andrage c. 34.000 Kroner med 18 Arbejdsdage.

Stanton, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, er sunket i Nordsøen, var lastet med c. 1150 Tons Jern. Den hollandske Dumper »Prima Vera« reddede med megen Besvær Besætningen og landsatte den i Ynniden. »Stanton« sank kort efter, at Besætningen havde forladt den.

Tock & Hubert, Fiskedpsk. af Cranz, kom d. 9. ds. paa Grund paa Hølskov Rev. Flot med Assistance og indkommet til Korsor, hvor Ladningen, c. 18.000 Pd. Fisk, lossedes og videresendtes pr. Bano til Hamburg. Skibet repareres i Helsingør.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Libau 9./1. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 12./1. — Algarve, Borries, afg. Cadiz 11./1 hertil. — Anglo Dane, Wienecke, ank. Pillau 13./1. — A. N. Hansen, Panske, ank. hertil 12./1. — Antwerpen, Madsen, ank. Konstantinopel 11./1. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 12./1. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 13./1. for Genua. — Aurora, Fischer, ank. Roval 12./1. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Reval 13./1. hertil. — Boira, Lunge, ank. Sunderland 9./1. — C. F. Tjøtgen, Thomsen, afg. herfra 14./1. til Kristiania. — Chr. Broberg, Northensen, afg. Lissabon 13./1. hertil. — Christian IX, Holm, ank. Rouen 6./1. — Dagmar, Bogvad, ank. Bordeaux 9./1. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 11./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 25./12. — Frederik, Thomsen, ank. Naksø 13./1. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 14./1. — Hellig Olav, Holst, oplagt her. — Hengest, Munk, ank. Antwerpen 9./1. — Hjelm, Sørensen, afg. Danzig 13./1. hertil. — Holar, Svan, ank. Danzig 14./1. — J. C. Jacobsen, Petersen, oplagt her. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 12./1. til Libau. — Kasan, Hansen, ank. Libau 11./1. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 10./1. — Kiew, Jørgensen, afg. Bari 13./1. til Catania. — Kursk, Gommesen, afg. Loudon 13./1. — Leopold II, ank. Hull 12./1. — Loire, Craignou,

(Fortsættes Side 31.)

Emery Island, fra Dodge Point Ledge Baake i S. 29 1/2° V., og fra Sheep Island S.-Kant i N. 78° V. 44' 3" 48" N. Br. 69° 3' 50" V. Lgd.

104. Taagesignal oprettet. Plymouth (Garnet) Fyr. Massachusetts. Ved Plymouth Fyr gives nu Taagesignal med en Daboll Trumpet, der hver 15 Sek. giver Et-Stød, Stød 3 Sek., Pause 12 Sek. Naar Trumpeten er i Uorden, gives Taagesignal som tidligere med Klokke. 42° 0' 12" N. Br. 70° 36' 4" V. Lgd.

105. Fyrskibet »Sow and Pigs« efter udlagt. Vineyard Sound, Massachusetts. Fyrskibet »Sow and Pigs« Nr. 41 er efter udlagt paa Station og Reservelyskib Nr. 66 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2842. Kjøbenhavn 1908.)

106. Vrag afmærket. New York Lower Bay. Danperen »Daghestan« er sunket i 20 m Vand, fra »Ambrose Channel« Fyrskib i S. 83 1/2° V., og fra Fyrskibet »Scotland« i N. 60° Ø. En rod og sort vandret strilet Lystønde, der viser ret, fast Lys, er udlagt 30 m Ø. for Vraget, og en Klokketønde tæt ved Lystønden. Der er 5,5 m Vand over Vraget.

107. Vrag ødelagt. Fyrskibet »N. Virginia. Vraget af Lægteron »Dessoug«, 17 Sm N. 11° Ø. fra Fyrskibet »Winter Quarter Shoal«, er uskadeliggjort. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2735. Kjøbenhavn 1908.)

108. Tønde flyttet. Battle Creek. Patuxent River. Chesapeake Bay. Battle Creek Shoal Spiritønde Nr. 12 er flyttet til Grundens Yderende, fra Battle Creek Point venstre Kant i S. 71° V., og fra Forrest Landing Yderende i N. 13° V.

109. Fyr tændt og forandret. Cape Fear River. North Carolina. Paa Ø.-Siden af Snow Marsh Channel er tændt et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 4,5 m. Det vises fra en Baake med red Firkant, mærket 2/4, der staar i 4 m Vand, fra Snow Marsh Channel forreste Ledelyr i S. 38 1/2° V. og fra Bald Head Fyr i N. 22 1/2° Ø. Holdt overet med Bald Head Fyr leder det fra Snow Marsh Channel øvre Ende til Reeves Point Channel Ledelyr.

Reeves Point Channel Ledelyr viser nu hvidt Lys, i øvrigt uforandret. Old Brunswick Fyr Nr. 3 er flyttet 19/10 Sm N. hen og staar nu i 2,4 m Vand, paa Lobets V.-Side, fra Orton Point Fyr Nr. 5 i S. 22° Ø., og fra Orton Cove Fyr Nr. 2 1/2 i N. 8 1/2° V. Fyret hedder nu Orton Cove bageste Ledelyr Nr. 3 og leder som Baglyr til Orton Cove Fyr Nr. 2 1/2 fra Midnight Channel Entrance Tønde Nr. 10 1/2.

110. Lys- og Fløjteøndes Karakter og Plads. St. Johns River. Florida. Lys- og Fløjteønden »St. J.« viser hvidt Lys med Formærker hver 22 Sek., Lys 11 Sek., Mørke 11 Sek. Den ligger fra Continental Hotel venstre Kant i N. 34° Ø., og fra Little Talbot Island højre Kant i S. 38° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2369. Kjøbenhavn 1908.)

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

111. Fyr atter tændt. Second Turn. Pelican Island Shoal. Galveston Harbor. Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. Second Turn Fyr, paa N.-Punten af Grunden uden for Pelican Island, er nu atter tændt. Det staar i 2,4 m Vand, 1/2 Sm SV. for den tidligere Plads, 1 1/10 Sm S. 11 1/4° V. fra Bolivar Point Fyr. 29° 20' 26" N. Br. 94° 46' 23" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 821. Kjøbenhavn 1908.)

112. Midlertidigt Ledelyr tændt. Laguna di Terminos. Bay of Campeche. Et midlertidigt hvidt, fast Fyr er tændt 1,4 Kbl N. fra Xicalango Fyr, V-lige Indløb til Laguna di Terminos. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 10 Sm. Hvidt, 8 m højt Trætaarn. 18° 37' 53" N. Br. 91° 54' 52" V. Lgd. Holdt overet med Xicalango Fyr leder det gennem Indløbet til Carmen Aukerplads, indtil den røde Lysvinkel i Vigia Point Fyr, da Kursen skal forandres til S. 40° Ø., hvorefter der navigeres som tidligere. Et permanent Fyrtårn er under Opførsel. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2571. Kjøbenhavn 1908.)

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.

68. Lystønder atter udlagt. Graatlyb. Nordsøen. Lystønderne »Søren Jensen-Sand« og »Jerg« er atter udlagt.

68. Midlertidigt Fyr slukket. Midlertidig Afmærkning under Uddybning. Thyborøn-Kanal. Nordsøen. Det midlertidige, hvide, faste Fyr tæt NNV. for Gaasholm Lob bageste Ledelyr er slukket.

Naar der fremtidig foretages Uddybningsarbejder, kan der til Brug ved disse blive anbragt, enten paa Land eller ved Løbene, Slager med Flag eller Tavler, og om Natten hvide Lanturner, der dog ingensinde ville lyse ud over Havet.

Saaan Afmærkning vil ikke blive bekendtgjort. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2920. Kjøbenhavn 1908.)

70. Vrag uskadeliggjort. Hveen NV. Sundet. Vraget af den NV. for Hveen sunke Bark er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget 11 1/2 m. Vragfyrskibet er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2980. Kjøbenhavn 1908.)

71. Forestaaende Forstærkning af Fyr. Lystønden »Halskov Rev«. Store-Bælt. Den 20. Januar 1909 eller snarest muligt derefter forstærkes til Forsøg Fyret paa Lystønden »Halskov Rev«. Fyrets Karakter bliver uforandret. Synsviddens: 8 1/2 Sm. Lysevnen: 10 Sm.

72. Klokketønde inddraget. Bøgestrom. Østersøen. Klokketønden uden for Bøgestrom er ombyttet med Vintersømarkot.

73. Ledelyr atter tændt. Masneud. Smaalands-Farvandet. Masneud Ledelyr er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 5. Kjøbenhavn 1909.)

74. Fyr midlertidigt slukket. Stenhagen. Smaalands-Farvandet. Stenhagen Fyr er slukket. Det vil atter blive tændt, naar Isforholdene tillader det.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

75. Fyrskibet »Utgrunden« inddraget. Sverrig. Fyrskibet »Utgrunden« er inddraget.

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

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

- 76. Forandring i Afmærkning.** Taekö. Valis NNO. Kalmarsund. I Foråret 1909 udsættes en sort Stæge med hvidt Bælte og to Balloner θ . for 7 m Grund NNØ. for Taekö. $57^{\circ} 8' 55''$ N. Br. $16^{\circ} 38' 12''$ θ . Lgd. (Kort Nr. 206.)
- 77. Forandring i Afmærkning.** Idö N. Småland. I Foråret 1909 indruges de tre Stæger med kost ved Norra Permatshälsgrund. Stægen paa $57^{\circ} 44' 43''$ N. Br. $16^{\circ} 46' 25''$ θ . Lgd. indruges, og der udlægges en Væger med en nedadvendt kost, hvorunder en Ballon paa $57^{\circ} 44' 42''$ N. Br. $16^{\circ} 46' 16''$ θ . Lgd. (Kort Nr. 206.)
- 78. Forandring i Afmærkning.** Arkö θ . Norrköping Skærgaard. I Foråret 1909 flyttes den røde Væger med kost over to Balloner ved Arköddan til $58^{\circ} 28' 21''$ N. Br. $17^{\circ} 13' 27''$ θ . Lgd. (Kort Nr. 206.)
- 79. Forandring i Afmærkning.** Arko—Norrköping. Norrköping Skærgaard. I Foråret 1909 indruges Stægen med kost ved Kanalslidsjällgrund, paa $58^{\circ} 30' 15''$ N. Br. $16^{\circ} 55' 54''$ θ . Lgd., og Stægen med kost ved Tärholmsströgrundet, paa $58^{\circ} 35' 39''$ N. Br. $16^{\circ} 51' 51''$ θ . Lgd.
- 80. Forandring i Afmærkning.** Furo Sö. Öreblisund. Norrköping Skærgaard. I Foråret 1909 udsættes en Stæge med kost θ . for den Sö. for Furo Högvide Tegelfrunden. $58^{\circ} 39' 26''$ N. Br. $17^{\circ} 9' 9''$ θ . Lgd.
- 81. Forandring i Afmærkning.** Hanö. Djarham Sö. Stockholm Skærgaard. I Foråret 1909 flyttes Stægen paa $59^{\circ} 18' 18''$ N. Br. $18^{\circ} 42' 30''$ θ . Lgd. ved Grunden Rosten. V. for Rund. 40 m θ . hen.
- 82. Forandring i Afmærkning.** Furusund VSV. Stockholm Skærgaard. I Foråret 1909 udsættes en Stæge med kost VSV. for Eknogrunden, paa $59^{\circ} 38' 51''$ N. Br. $18^{\circ} 53' 30''$ θ . Lgd.
- 83. Forandring i Afmærkning.** Singögrund. Öregrund Skærgaard. I Foråret 1909 udsættes en Stæge N. for 2. m Grunden i Singögrund, paa $60^{\circ} 9' 27''$ N. Br. $18^{\circ} 46' 50''$ θ . Lgd.
- 84. Forandring i Afmærkning.** Galström. Bottniske Bugt. I Foråret 1909 indruges Stægen ved Klinggrund, uden for Galström, S. for Brene. $62^{\circ} 9' 12''$ N. Br. $17^{\circ} 33' 6''$ θ . Lgd.
- 85. Forandring i Afmærkning.** Bjuren. Bottniske Bugt. I Foråret 1909 faar Stægen med kost uden for Bjuren ved Östra Thavstögrunden to opndventle koste. $63^{\circ} 43' 35''$ N. Br. $20^{\circ} 37' 6''$ θ . Lgd.
- 86. Lys- og Undervandskloke-Tønde udlægges til Forsøg.** Jäsmund. Rågen NÖ. Tyskland. Uden for Jäsmund skal til Forsøg udlægges en Lys- og Undervandskloke, der viser hvidt Lys med Tre-Formorkelser hver 22 Sek. Lys 1 a 2 Sek., Mørke 3 a 2 Sek., Lys 1 a 2 Sek., Mørke 3 a 2 Sek., Lys 1 a 2 Sek., Mørke 13 a 12 Sek. Undervandskloken giver Et-Slag hver $7\frac{1}{2}$ Sek. (Kort Nr. 160.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 87. Fyr for Vrag.** Fyrskibet »Osteriff« atter udlagt. Eiben. Tyskland. Omtrent $\frac{1}{2}$ Mj meden for den fast θ . for Bassentfieh—Stadefrand Fyhtine sunke Uddybningsmaskine Nr. XII tændes paa en Due d'Albe, der er forsynet med Isbrædere, et hvidt Fyr med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys $7\frac{1}{2}$ Sek., Mørke $2\frac{1}{2}$ Sek. Flammens Højde: 11 m. Slukkes Fyret, vises en hvid Lantorne fra Due d'Alben. $53^{\circ} 41' 2''$ N. Br. $9' 30' 29''$ θ . Lgd. Fyrskibet »Osteriff« er atter udlagt. (Se »Effertretninger for Søfarere« Nr. 2823. Kjøbenhavn 1908.)
- 88. Vrag afmærket.** Brunshausen. Eiben. Bugsebaaden »Fairplay III« er sunket i 8 m Vand udenfor Brunshausen. Skrostenen er over Vandet. En sort Spidsstønde udlægges kreds til Vraget. I Juncs Fyrs hvide Vinkel gaar man Fri af Vraget. $53^{\circ} 38' 0''$ N. Br. $9' 32' 18''$ θ . Lgd.
- 89. Dybde aftaget.** Thomas Smitagat. Zeegat van Terschelling. Holland. I Thomas Smitagat er der nu kun 4 m Vand langs Slumploandekanten, og kun 2 $\frac{1}{2}$ mellem Spidsstønderne Nr. 2 og 3.
- 90. Dybde.** Mieuwe Rotterdamse Waterweg. I Nieuwe Rotterdamse Waterweg er Dybden 7 $\frac{1}{2}$ m.

- 91. Ledefyr slukket.** Commissioners Harbour. Hartlepool. England. De to røde, faste Ledefyr paa S-Siden af Indløbet til Victoria Dok er slukket paa Grund af Forandringer ved Indløbet til Dokken. $54^{\circ} 47'$ N. Br. $1^{\circ} 11\frac{1}{2}'$ V. Lgd. Naar Arbejdernes er endt, vil ny Ledefyr blive tændt.
- 92. Dybdere forandret.** River Tyne. I River Tyne har Dybderne fra Indløbet til St. Anthony's Point forandret sig. I Long Reach, ud for Hebburn Kaj, ud for Walker og ud for Bill Point er Dybden aftaget 1 a 1 $\frac{1}{2}$ m. Neden for Hay Hole Point er Dybden tiltaget, og i Indløbet til Floden er der nu et 120 m bredt Leb med 7 $\frac{1}{2}$ m Vand. Et nyt kort udkommer om kort Tid. River Tyne Indløb: $55^{\circ} 0'$ N. Br. $1^{\circ} 28\frac{1}{2}'$ V. Lgd.

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

- 93. Bestemmelse for Vrag Afmærkning.** Frankrig. Tophegnelser paa Vragtønder i Frankrig er de samme, som anvendes paa Tønderne til Farvands Afmærkning.
- 94. Forestaaende Forandring af Fyr.** Noires. Saint Malo. Noires hvide, faste Fyr skal forandres til et hvidt Fyr med To-Blink hver 10 Sek. $48^{\circ} 38' 38''$ N. Br. $2^{\circ} 1' 47''$ V. Lgd.

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

- 95. Fyrbaake opført.** Landmærke. Leixoes Haven. Portugal. En Fyrbaake er opført paa Hovedet af den Nylige Bølgebrøder ved Leixoes Haven. $41^{\circ} 11'$ N. Br. $8^{\circ} 43'$ V. Lgd. Paa hver Bølgebrøder staar en stor, kendeleg Krans.
- 96. Grund rapporteret.** Stalwart Point. Cape. Afrika. Damperen »Valdavia« rapporterer at være stød paa en Grund i værs af Stalwart Point, 2 Sm fra Land. $33^{\circ} 28'$ S. Br. $27^{\circ} 15'$ θ Lgd. Man bør gaa rigtigt uden om Punten.
- 97. Fyrtaarn forøget.** Bird Rocks. Magdalen Islands. Gulf of St. Lawrence. Canada. Bird Rocks Fyrtaarn er forløbet til 15 $\frac{1}{2}$ m. Flammens Højde: 46 m.
- 98. Ledefyr tændt.** Portneuf-on-bas. River St. Lawrence. Paa V-Siden af Portneuf River Munding er tændt to hvide, faste Ledefyr, der vises fra Fyrpæle med hvid Diamant. Forfyrret, Flammens Højde: 14 m. Synsvidden 12 Sm. $48^{\circ} 36' 55''$ N. Br. $69^{\circ} 6' 13''$ V. Lgd. Bagfyret staar c. 140 m N. 85° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 28 m. Synsvidden: 15 Sm. Fyrene kan kun henlyttes af lokal kendte Folk og med Skibe af ringe Dybgæende.
- 99. Fyr forandres.** Little Melis. River St. Lawrence. Paa Melis Point, Little Melis, forandres Fyret ved Skilslærens Aabning i 1909 til et hvidt Lymfyr, der hver $7\frac{1}{2}$ Sek. viser Tre-Lyn, Lyn $\frac{1}{4}$ Sek., Mørke 1 Sek., Lyn $\frac{1}{4}$ Sek., Mørke 1 Sek., Lyn $\frac{1}{4}$ Sek., Mørke $\frac{1}{4}$ Sek. Flammens Højde: 21 m. Synsvidden: 14 Sm. Linsespærret af Sidle Ordren. Fyret vises fra et nyt, cylindrisk, 25 m højt Taarn, der staar tæt ved det gamle.
- 100. Grunde.** Eastern Bay. Frenchman Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Eastern Bay ligger en 9 m Grund i 13 m Vand 770 m N. 70° θ . fra Sands Point. $44^{\circ} 26' 31''$ N. Br. $68^{\circ} 15' 37''$ V. Lgd. 7 m Grund 250 m N. $3\frac{1}{2}^{\circ}$ θ . fra Punten paa V. Siden af Salisbury Cove findes Ikke.
- 101. Grunde.** Blue Hill Bay, Maine. I Blue Hill Bay ligger en 7 m Grund 1330 m S. 45° V. fra Green Islands NV-Kant. $44^{\circ} 8' 54''$ N. Br. $63^{\circ} 21' 14''$ V. Lgd. En 5 m Grund ligger 580 m S. 8° V. fra Dix Point. $44^{\circ} 14' 25''$ N. Br. $68^{\circ} 23' 30''$ V. Lgd.
- 102. Klokketønde udlagt.** Halibut Rocks. Jorlicio Bay. Maine. En Klokketønde, Halibut Rocks Klokketønde i H.R. er udlagt $\frac{1}{2}$ Sm N. for Halibut Rocks Baake. $44^{\circ} 8' 8''$ N. Br. $68^{\circ} 31' 35''$ V. Lgd.
- 103. Baake opført.** Muscle Ridge Channel. West Penobscot Bay. Maine. En 11 m høj Slang med sørl, opretstaende Tønde er rejst paa en Klippe θ . for

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

113. Lystønder udlagt. Camocin Havn, Brasilien N.-Kyst. I Indløbet til Camocin Havn er udlagt fire Lystønder, fra Trapia Point Fyr i følgende Retninger og Afstande: En Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærker hver 5 Sek., 6 Kbl S. 29° V. En Lystønde, der viser grønt, fast Lys, 3, Kbl S. 35° V. En Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærker hver 5 Sek., 2, Kbl S. 62° V. En Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærker hver 5 Sek., 4 Kbl N. 68° V. Tønderne flyttes, eftersom Løbet forandrer sig. Trapia Point Fyr: 2° 51', S. Br. 40° 52', V. Lgd.

114. Fyr tændt. Caiova Island, Brasilien. Paa Caiova Island, N.-Siden af Indløbet til Guaratuba Bay, er tændt et rødt Blinkfy, der hver 8 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 26 m. Synsviddens: 15 Sm. Hvid, 8 m høj Jernbunke. 25° 51', S. Br. 48° 33', V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

115. Telegrafkabel afmærket. Isthme des Sablottes, Toulon, Frankrig. Paa Plage des Sablottes er opført to hvide og blåa Telegrafbunker, der holdt overet i N. 24° Ø. afmærker Telegrafkabet. 43° 4' 43" N. Br. 5° 53' 52" Ø. Lgd.

116. Telegrafkabel afmærket. Cap Bénat, i Bugten Ø. for Pointe de la Trippe er opført to hvide og blåa Telegrafbunker, der holdt overet i N. 2° V. afmærker Telegrafkabet. 43° 5' 28" N. Br. 6° 20' 40" Ø. Lgd.

117. Telegrafkabel afmærket. Port Cros, Iles d'Hyères, i Bugten La Palu, paa Øen Port Cros, er opført to hvide og blåa Telegrafbunker, der holdt overet i S. 30° Ø afmærker Telegrafkabet. 43° 0' 40" N. Br. 6° 23' 26" Ø. Lgd.

118. Telegrafkabel afmærket. Ile Sainte Marguerite, Iles de Lérins, Paa Ile de Sainte Marguerite er opført to hvide og blåa Telegrafbunker, der holdt overet i S. 25° V. afmærker Telegrafkabet. 43° 31' 27" N. Br. 7° 2' 51" Ø. Lgd.

119. Telegrafkabel afmærket. Cannes, Paa Pointe Croisette er opført to hvide og blåa Telegrafbunker, der holdt overet i N. 28° V. afmærker Telegrafkabet. 43° 32' 8" N. Br. 7° 2' 22" Ø. Lgd.

120. Telegrafkabel afmærket. Ved Antibes, N. for Fort Carré, er opført to hvide og blåa Telegrafbunker, der holdt i overet i V. afmærker Telegrafkabet. 43° 35' 34" N. Br. 7° 7' 37" Ø. Lgd.

121. Forstaaende Forandring af Fyr. Menton. Menton hvide, faste Fyr skal ombyttes med et hvidt Fyr med En-Formærker hver 4 Sek. 43° 46' 31" N. Br. 7° 30' 42" Ø. Lgd.

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

122. Grund findes. Canale die Massaua, Røde Hav. Mellem Øerne Martaban og Dergoman ligger en Grund med 0,5 m Vand, 3 Kbl lang i N. og S., og 1½ Kbl bred. 15° 52' 50" N. Br. 40° 9' 35" Ø. Lgd.

123. Revs Beliggenhed. Katat el Banna, Landmærke. Røde Hav. Katat el Banna Rev ligger c. 1½ Sm N. 17° V. fra den i Korlet angivne Plads, paa 20° 41' 55" N. Br. 37° 22' 30" Ø. Lgd.

Et 1870 m højt Bjerg, »Jebel Gomudlibar«, der er et godt Landmærke, ligger paa 20° 4' 55" N. Br. 36° 41' 30" Ø. Lgd.

124. Lystønde udlagt. Aden Harbour, Gulf of Aden. En rød, spids Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt i Aden Harbour, ½ Kbl N. 19° V. fra NV-Spidsen af Flint Island, og i N. 38° Ø. fra Court House Flagstang. 12° 47' N. Br. 44° 53' Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Jan. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	82 1/2	83 1/2	83 3/4
Danmark	—	—	—
Norden	—	74 1/2	75 3/4
Kjøbenhavn	—	31	37
Carl	—	64 1/2	66 1/2
Dannebrog	—	—	—
Skjold	—	41 3/4	43 3/4
Urania	—	13	17
Union	—	35 1/2	40
Dampsk. af 1896	—	64	66
Højmdal	—	85 1/2	87 1/2
Østasiatiske	128 1/2	128 1/2	128 3/4
Østersøen	30	28	33
Nordøen	—	—	—
Gorm	—	67	70
Torm	—	—	—
Inga	—	32	50
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	50	60
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	36	37
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88	—	100	105
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.	—	97	99
5 % Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 1/2 % uops. Stats.	—	94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	84 1/2	85
3 1/2 % Kbhvns. Kreditf.	—	87 1/2	89 1/2
4 % — — — 2. Serie.	—	93	93 1/2
4 % — — — 1.	—	94	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.	—	87 1/2	89
4 % — — —	—	91 1/2	92
3 1/2 % Landkreditk.	—	91 1/2	93 1/2
4 % Østift. Kreditf.	—	92 1/2	92 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	153 1/4	154 1/4
Privatbank	—	95 1/2	96 1/2
Landmandsbank	—	132 1/4	132 1/2
Handelsbank	134 1/4 — 134	134	134 1/4
Grundtejerbank	25 1/2 — 24 1/2	25 1/2	26 1/2
Burm. & Wain	50 1/2	60 1/2	50 1/2
Helsingørs Jærnsk.	—	94 1/2	96 1/2
Sukkertabr.	228 1/2 — 229	228 1/2	229
Bryggeri Aktier	138 1/2	138 1/2	138 3/4

Vekselkurser d. 12. Januar 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	89.70
London	18.22	18.19
Paris	72.60	—
Amsterdam	151.00	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. Januar 1909.

Russiske Noter	214.40
4 % Russiske Consols	83.25
3 3/10 % — Boden Kredit	76.00
5 % Mexikanske 1899	101.70
5 % Rumænske Stats	101.20
4 % — — 1890	92.50

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

„Foren. Dampsk.“ 18,000, „Norden“ 10,000, „København“ 10,000, „Carl“ 2,000, „Skjold“ 4,000, „Union“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 24,000, „Østasiatisk“ 100,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

- 125. Grunde fundet, Singapore Strait. Ø-lige Indløb. Chinesiske Hav.**
I Singapore Strait ligger følgende Grunde: En 4,5 m Grund i 9 a 18 m Vand, 1 1/2 Sm S. 27° V. fra Læge Island Top og i S. 52° Ø. fra Barukit. 1° 20' N. Br. 104° 17' Ø. Lgd. Grunden er sandsynlig den samme, som i Kortet er angivet som 5 m Grund 2 1/2 Kbl NØ-ligere. En 9 m Grund, i uren Bund, 4,5 Sm S. 26° V. fra Horsburgh Fyr, og i N. 31° V. fra Birtang Little Hill. 1° 15' N. Br. 104° 22' Ø. Lgd. South Channel kan ikke anbefales for dybtgående Skibe.
- 126. Fyrskibet »Tungshaa« midlertidig ombygget. Yang Tse Kiang. China.**
Fyrskibet »Tungshaa« er midlertidig ombygget med Damploketten »Wai Tung«. Den viser to hvide, faste Fyr, ledret for hinanden fra hver Nøk af en Raa paa Størrelsen. Flammens Højde: 15 og 11 m. Sort Ballon paa Stortoppen. Naar Skibet ikke er paa Station, vises ingen Fyr, men Ankerlanterne og en rød Lanterne for og efter. 31° 8' N. Br. 121° 59' Ø. Lgd.
- 127. Grund afmærket. America Bay. Sibirien.** En 2 m Klippe ligger i America Bay paa N.-Siden af Indløbet til Kosmina Bay, c. 2 Kbl fra Kysten, 8 Kbl N. 35° Ø. fra Cape Krutlova. En Spiritlønde med en nedadvendt over en opadvendt Kost er udlagt V. for Klippen. 42° 43' N. Br. 133° 0' Ø. Lgd.
- 128. Fyr tændt. Fukuze. Hirado Shima S. Kyushu V. Japan.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Fukuze. Flammens Højde: 20 m. Synsviden: 9 Sm. Rød og sort vandret stribet Betonbæke. Der er ikke Vagt ved Fyret. 33° 4' 40" N. Br. 129° 26' 28" Ø. Lgd.
- 129. Vraa. Takami Jima NV. Bi San Sato. Nankai.** Et Selskib ligger sunket 4 1/2 Kbl SØ. 1/2 Ø. fra Ko Shima Top, og i SSV. fra Te Shima Ø-Ende. To Masten er over Vandet. 34° 19' 48" N. Br. 133° 38' 35" Ø. Lgd.
- 130. Fortøjende udlagt. Yokohama Harbour. Gulf of Tokyo.** En Fortøj-tønde Nr. 9 er udlagt i Yokohama Harbour, 2 Kbl N. 72° V. fra Fyret paa den N-lige Bølgebrøder. 35° 27' 38" N. Br. 139° 39' 17" Ø. Lgd.
- 131. Lystønde udlagt til Forsøg. Yokohama Harbour. Gulf of Tokyo.** En rød, cylindrisk Lystønde, der viser hvidt eller rødt Lys med Formørkelser, er til Forsøg udlagt i 8, m Vand, ud for Tsurumi, fra Mandarin Bulv i N. 20° Ø. fra Placstangen paa English Naval Storehouse i N. 42° Ø. og fra Fyret paa den N-lige Bølgebrøder i N. 61° Ø. 35° 28' 20" N. Br. 139° 41' 12" Ø. Lgd.
- 132. Fyr forandret. Benten Jima. Nemuro Ko. Hokoshu Ø.-Kyst.** Det midlertidige røde, faste Fyr paa Benten Jima er slukket, og et rødt og hvidt rektangulært Fyr, der viser rødt Lys 10 Sek., hvidt Lys 10 Sek., tændt. Flammens Højde: 17 m. Synsviden: 13 Sm for det hvide, 8 Sm for det røde Lys. Hvid, 6 m høj Fyrpæl. I Februar er Fyret slukket. 43° 20' N. Br. 145° 35' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

- Korts eller
Bogs Nr.
R 169 Shumuhara Kaiwan. Okt. 1908.
R 232 Taiwan To (Formosa I.). Okt. 1908.
† De tidligere Kort 169 og 232 er annulleret.
Kort Nr. 233. Tsushima, har nu Nr. 173 og Kort Nr. 173, Kubo Wan, har nu Nr. 113.
England:
Revised Supplement 1908, relating to the South American Pilot, Part I. Fifth Edition, 1902. Corrected to November 1908.
Channel Pilot. Part I. Tenth Edition. November 1908.

Søkort-Arkivet.

Følgende Kort er annulleret:
Kort Nr. 127, Sundet.
— — 144, Kattøget.
— — 216, Vestmannæjar, Islands Sydkyst.

oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, auk. Libau 8./1. — Louisa, Ørsted, auk. New York 13./1. — L. P. Holmblad, Svane, auk. Antwerpen 10./1. — Morsø, Oest-Jacobsen, oplagt her. — Moskø, Jønsen, auk. Riga 13./1. — Nicolai I, Clausson-Kaas, afg. herfra 13./1. til New York. — Nordjylland, Kragh, auk. hertil 12./1. — O. B. Sulir, Frisenette, afg. Antwerpen 13./1. hertil. — Omsk, Harder, afg. Hull 12./1. hertil. — Oscar II, Hempel, oplagt her. — Perm, Christensen, auk. London 12./1. — Prægel, Iversen, auk. hertil 13./1. — Riborhuus, oplagt her. — Rogulaud, Wiese, auk. Manchester 13./1. — Saga, Wiiberg, afg. Dunkerque 13./1. hertil. — Saxo, Larsen, auk. Kristiania 10./1. — Texas, Lissner, afg. Philadelphia 7./1. hertil. — Tiber, Bech, oplagt her. — United States, Egense, auk. hertil 14./1. — Vendsyssel, Jacobsen, afg. Newcastle 12./1. hertil. — Karin, Ryberg, afg. Swansea 12./1. hertil.

Jylland. Ingrid, Wintber, auk. Neufuhrwasser 10./1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Dakar 31./12. til Gulpport. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Savannah 30./12. til Hamburg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savannah 1./1. til Rotterdam. — Wladimir Roitz, Olsen, auk. Pensacola 5./1. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. St. Lucia 8./1. til Pensacola. — Excellence Plesko, Rasmussen, auk. Kjøbenhavn 11./1. — Pawel Andrejoff, Tannehek, auk. Grangemouth 30./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Dakar 6./1. til St. Lucia f. O. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Riga 12./1. til Wiudau. — Johan Siew, Nielsen, afg. Libau 7./1. til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, auk. Grangemouth 7./1.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, auk. Ghent 10./1. — Nautik, Nielsen, auk. Esbjerg 9./1. — Nexos, Basse, auk. Almuuecar 11./1. — Gerda, Iversen, afg. Wismar 11./1. til Neapel. — Fylla, Christensen, afg. Helsingborg 11./1. til Oxelösund. — Cito, Jepsen, afg. Reval 11./1. til Thornaby. — Napoli, Brinch, afg. Libau 11./1. til London. — Bodil, Uldall, afg. Havre 11./1. til Newport. — Dagmar, Mathiasen, auk. Harburg 10./1. — Norma, Schiff, afg. Kønigsberg 10./11. til Ispwich. — Alfa, Lauritsen, afg. Baltischport 11./1. til Stettin. — Inger, Larsen, auk. Saloniki 12./1. — Laura, Pedersen, auk. Reval 11./1. — Johanne, Mikkelsen, auk. Esbjerg 10./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, auk. Bordeaux 8./1. — London, Bom, afg. Swansea 5./1. til Stettin. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 9./1. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Barry 11./1. til Dakar.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 3./1. til Rouen. — Wien, Boeck Hansen, auk. Licata 12./1. — Roma v. Thun, auk. Barry 3./1.

Det estasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Göteborg 9./1. til Antwerpen. — Cathay, Kruse, afg. Suez 13./1. til Hongkong. — Bintang, Gabe, auk. Singapore 7./1. — Siam, Cortsen, afg. Shanghai 11./1. til Singapore. — Samui, de Fine Licht, afg. Suez 12./1. — Sibirien, Madsen, afg. London 11./1. til Kiel. — Anamba, Juul-Hansen, auk. Kjøbenhavn 2./1. — Cambodia, Knudsen, afg. Delagoa Bay 7./1. til Tjilatjap. — Indieu, Berg, afg. Mangalore 10./1. til Port Snid.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. Kjøbenhavn 4./1. — St. Thomas, Hansen, afg. Demarara 12./1. — St. Jan, Rambusch, afg. St. Thomas 30./12. til Havre.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, auk. Windau 8./1. — Bratlingsborg, Andersen, auk. Tyne 11./1. — Fredensborg, Fischer, afg. Blyth 13./1. til Svendborg. — Frederiksborg, Albertsen, auk. Bougie 28./12. — Jomshørg, Mathiesen, afg. Newport 9./1. til Marseille. — Kronborg, Jensen, auk. Cardiff 10./1. — Skanderborg, Jensen, auk. Kjøbenhavn 11./1. — Støgelborg, Lund, afg. Cardiff 1./1. til Neapel. — Stjerneborg, Lund, auk. Sunderland 14./1. — Soborg, Hansen, auk. Genoa 4./1. — Uranienborg, Schmidt, auk. Newcastle 12./1.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Swinemünde 10./1. til Sunderland. — Marselisborg, Larsen, afg. Neapel 10./1. til Barry. — Silkeborg, Pedersen, afg. Riga 7./1. til Ghent. — Skodshørg, Agerlin, auk. Huclva 12./1. — Tuborg, Smith, auk. Oran 9./1. — Ulfshørg, Møllerup, auk. Liwa 10./1.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Newport 7./1. til Neapel. — Jægersborg, Larsen, auk. Amsterdam 11./1. — Taarnborg, Matzen, auk. Antwerpen 9./1.

Høneborg. Høneborg, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 14./1. til Methil.

Svendborg. Peter Mørsk, Borgensen, auk. Newport 11./1.

Havet. Fyen, Andersen, auk. Methil 13./1.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Pernambuco 6./1. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Burutisland 30./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, auk. Livorno 13./1. — Urania, Clausen, ligger i Kjøbenhavn. — Svend, Schmidt, auk. Svelvik (Kristiania Fjord) 11./1. — Kronprins Frederik, Andersen, auk. Ghent 6./1. — England, Andersen, afg. Kjøbenhavn 8./1. — Holland, Poulsen, auk. Aarhus 5./1. — Rusland, Madsen, afg. London 12./1. — Dronning Olga, Petersen, afg.

Grangemouth 10./1. — Lady, Furness, Clauseu, afg. Kjøbenhavn 12./1. — Europa Hansen, afg. Carthage 12./1. — Frankrig, Friis, auk. Barcelona 6./1. — Belgien, Nielsen, afg. Malta 2./1.

Torm. Sara, Jønsen, auk. Libau 5./1. — Helene, Sørensen, auk. Dunkerque 9./1. — Agnete, Petersen, auk. Tyne 10./1. — Hermia, Hansen, afg. Karrebæksmunde 8./1. — Alice, Schultz, afg. Odense 9./1.

Era. Energi, Svane, auk. Methil 12./1.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, auk. Newport 8./1. — Fulton, Jørgensen, auk. Antwerpen 8./1. — Washington, Nielsen, afg. Haderslev 7./1. til Grangemouth.

Frø. Austa, Bagger, auk. Wismar 9./1. — Vera, Thiug, auk. Königsberg 2./1. — Freja, Nielsen, auk. Stolpmünde 11./1.

Ocean. Normau, Rosbæk, auk. Seaham 11./1. — Allan, Nielsen, afg. Boness 11./1. til Aarhus.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Bona 8./1. — Helga, Vaaben-Hansen, auk. San Felio 11./1. — Elva, Ratje, auk. Savona 13./1. — Theresse, Pedersen, afg. Tunis 9./1. — Jeanne, Løffler, auk. Cetta 12./1. — Vera, Riso, afg. Howden Dock 13./1. — Daisy, Lagesen, afg. Alicante 9./1.

Dania. Lilly, Nielsen, auk. Ghent 10./1. — Alexy, Skou, auk. Newcastle 10./1. — Dagny, Sørensen, afg. Newcastle 8./1. til Lissabon. — Mary, Clausen, auk. Caen 10./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Methil 31./12. — Russia, Poulsen, afg. Newport Mon 12./1. — Carl Høcksher, Starck, auk. Calais 10./1. — Dania, Petersen, afg. Philadelphia 7./1. — Normannia, Erichsen, er auk. New Orleans. — Euxinia, Dam Larsen, afg. Philadelphia 4./1. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 9./1. — Livonia, Lindberg, auk. Sousse 13./1.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Helsingør 11./1. — Patria, Nielsen, afg. Sagunto 25./12. — Gratia, Sørensen, auk. Beyruth 25./12. — Astoria, Neergaard, afg. Philadelphia 31./12.

Union. Frisia, Nielsen, auk. Helsingør 15./12. — Gallia, Peterson, auk. Wilmington 10./1. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Hamburg 23./12. — Sarmatia, Pedersen, auk. Geuna 13./1. — Kotonia, Rasmussen, afg. Novorossisk 24./12.

Inga. Flandria, Hansen, auk. Bilbao 13./1. — Granaria, Jørgensen, auk. Delaware 2./1. — Carbouia, Mathiasen, afg. Riga 5./1. — Estonia, Wiuekler, afg. Sulina 10./1.

Dan. Fionia, Hansen, auk. Korsør 12./1. — Selandia, Troensegaard, afg. Libau 9./1. — Secalia, Jensen, auk. Tampico 13./1. — Frumentia, Andersen, auk. Kjøbenhavn 6./1. — Boscia, Skovgaard, auk. Algier 10./1.

Ocean. Philadelphia, Horu, auk. Philadelphia 12./1.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, auk. Torreveja 3./1. — Sophie, Svarrer, auk. Seville 10./1.

Svendborg. Delos, Andersen, auk. Libau 9./1. — Fylla, Rasmussen, auk. Kings Lynn 7./1. — Hertha, Norregaard, auk. Bogense 8./1. — Niels, Nielsen, auk. Newcastle 7./1. — Hans Emil, Jensen, auk. St. Ybes 5./1. — Ebenezzer, Carlson, auk. Dramuon 6./1. — Danmark, Husfeldt, auk. Lissabon 9./1. — Ellen, Andersen, auk. Skien 11./1. — Ring Andersen, Hansen, auk. Odense 11./1. — Lars Jørgensen, Jørgensen, auk. Portsmouth 11./1.

Era. Arken, Christensen, er den 30. f. M. prajet paa 47° N. Brd. 7° V. Lgd. — Dorthen, Boye, auk. Cadiz 11./1. — J. Koefoed, Andersen, auk. paa Randers Red 11./1. — Laura, Jensen, afg. Lissabon 12./1. til Abordeu. — Heimdal, Eriksen, auk. Cadiz 9./1. — Ingolf, Nymann, auk. Dakar 11./1. — Norma, Christensen, auk. Corua 11./1. — Kodan, Hansen, auk. London 12./1.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 15. Januar 1909. — Natsignalering. — Dansk Solnykke-Statistik. — En Pensjonskasse for alle Søfarende. — Hvorledes er Sofolks Stilling overfor statsanerkendte Sygekassor? — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

**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 Consolens, 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.

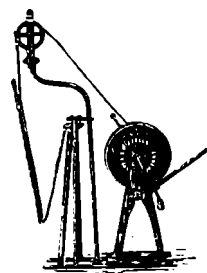
Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorikringer, til billige taeste
Premier. Agenturer i de Beste Proviandsbyer.

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 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 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.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

„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.

Første Side pr. Petitolinie 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: V. 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. 5.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 19. Januar 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.



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.

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“.

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 Løgster 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.

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

Otto Monsted's
(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

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 5657.

Skib til Salg.

Sk. „Anna“ 5/611—77 Netto
R.-T., c. 140 Tons dw. og c.
40 Sdr. Træ er til Salg ved
Henvendelse til Ejeren

Skibsfører E. A. Schmidt
Marstal.

Skibet er oplagt i Præsto.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træsksbunde.
Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: **Berglarsen.**
KJØBENHAVN.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trafikk. Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 8-7.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Tuborg Porter

Kraftig, fyldig, velsmagende.

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

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, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisaa

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

Skibsfører,

intelligent, med Kapital kan optages som Kompagnon til Udvidelse af en velindarbejdet Skibshandel i en større Sø-købstad. Billet, mrk. „Business“ modt. Bladets Kontor.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Livsstilling er Skonnert „Aron“ til Salg. Skibet maaler 46 Netto-Tons, laster 96 Tons Rug, sejler uden Ballast og er bygget i Marstal i 1906 til Veritas højeste Klasse, 16 Aar. Henvendelse sker til Lods-oldermand Andersen, Nyord pr. Stege. Skibet er beliggende i Marstal og anvises af Havnefogden dersteds.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibrekvisitter.

Officielle Bekendtgørelser.

Dampbaadsfart

ved Island.

Islands Ministerium ønsker Tilbud paa Udførelsen af regelmæssig Dampbaadsfart paa Bredebugten ved Island i Sommeren 1909 mod Subvention.

Nærmere Oplysninger meddeles af Islands Ministeriums Kontor i Kjøbenhavn, Bergsgade 8, Kl. 2-4.

Bekendtgørelse.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion stor 360 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1903 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra en overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kunne indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 16. Januar 1909.

Svend Høgsbro.

Rønnenkamp-Holst.

Patent til Salg.

Det Elektroingeniør Thomas Leopold Wilson, Ottawa, Kanada, tilstaaede danske Patent Nr. 8236 paa en Lysbeje kan erholdes til Købs, eller Fabrikationsretten erhverves, ved Henvendelse til

Lehmann & Ree,

Vimmelskiftet 48

Forlang kun John Crabbles scotch Whisky

gold Elephant og **, kan faas hos d'Herrer Skibshandlerne fortoldt og uførtoldt.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, København K.

Telegram-Adresse: „Vincoline“. Telefon 3283.

En ung Mæglerkontorist, der korresponderer Tysk og Engelsk, kan faa Plads til 1. Februar paa et Mæglerkontor i en større Provinsby. Vedkommende maa være kendt med Kapring. Billet, mrk.: „C 111“, med Fotografi, modtager Bladets Kontor.

Frederik Hansen Skive.

Skibsproviantering.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagel henbørende Reel og billig Betjening garanteres.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,
anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havest til Salg.

Forbedring af Søvejen fra Hals Barre til Aalborg.

(Med et farvetrykt Kort.)

Efter Ingeniøren gengiver vi nedenstaaende i kort Udtag et Foredrag, som er holdt af Havneingeniør Niels Høeg i »Dansk Ingeniørforening«.

Farvandet ved Limfjordens østlige Indløb ser i Hovedtrækkene saaledes ud,

Nordsiden af Farvandet »Haadybet« kaldes det, dannes af »Nordmandshage«, og Sydsiden af »Korsholmen«, en stor Flade paa Landgrunden, som er tør ved Lavvande. 2 Favne Grænsen for Landgrunden ligger c. 2 Sm. fra Land, og i denne Afstand fra Land er det, at Barren ligger. Indenfor Barren findes der Dybder af 4 à 7 Favne, medens man skal langt ud for at naa til en Dybde af 4 Favne udenfor.

Vanddybden paa Barren har, saa langt Efterretningerne gaar tilbage, holdt sig uforandret paa 10 à 11 Fod, og saadan var den, da Spørgsmaalet om ved Kunst at tilvejebringe en større Vanddybde rejstes for 50 Aar siden.

Et Tværprofil af Barren, efter en Pejling foretaget i 1883, viser, at der paa en Strækning af 2,200 Fod var under 14 Fod Vand, medens den mindste Vanddybde var imellem 10 og 11 Fod.

Det var Aalborg Havn, der først indsaa, at her maatte der gøres noget — om det da var muligt; men det Svar, som Sagkundskaben den Gang gav, var, og kunde maaske, efter det Kendskab man havde til Forholdene, ogsaa kun være mistrøstende.

Ikke desto mindre optog Aalborg Havn Tanken om Barrens Uddybning og arbejdede i en Række af Aar ihærdigt paa Tankens Realisation.

I 1859 lader den, med en Bekostning af 1000 Kr., foretage en Undersøgelse af Forholdene paa Barren og retter en forgæves Henvendelse til Ministeriet om Støtte for Sagen.

I 1865 lader Aalborg Handelsforening udarbejde et Projekt til Uddybning, hvorefter det anslaaes, at et 400 Fod bredt Løb med 12 Fods Dybde vil koste 30,800 Kr. og for samme Bredde med 14 Fods Dybde 113,000 Kr.

Der indgives igennem Aalborg Byraad og Aalborg Amts Landboforening Andragende til Regeringen om Støtte for Sagen; men der opnaas intet, da Vandbygningsinspektørens Erklæring gaar ud paa, at det er højest problematisk, om en Udgravning kan foretages med Nytte.

I 1872 lages Sagen op paa ny, og i 1873 lader Aalborg Havn, ved Hjælp af sit eget Opmudringsmateriel, foretage en Uddybning af et c. 90 Fod bredt og c. 11½ Fod dybt Løb. Udgifterne herved er c. 14,000 Kr., og der optages 686 Kubikfavne.

I de følgende Aar indtil 1881 retter Aalborg Byraad flere forgæves Henvendelser til Ministeriet om Støtte for Sagen og søger forgæves at fremskaffe Tilbud paa Udgravning over Barren til en Dybde af henholdsvis 12 à 13 eller 14 Fod. Forsøget derpaa mislykkedes imidlertid, idet der intet Tilbud fremkom.

Nu endelig besluttede Byraadet, at det skulde være Alvor; der bevilgedes 200,000 Kr. til Anskaffelse af en Dampmuddermaskine, og der indgaves Andragende til Ministeriet om Tilladelse til at optage Laanel og om Statstilskud; der blev givet Tilladelse til at optage Laanel — og Afslag paa Statstilskudet.

I 1883 begyndte den nyanskaffede Maskine sit Arbejde, og et godt Stykke Arbejde har den gjort i de forløbne 25 Aar.

I 1885 var man naaet til at have gravet et 100 Fod bredt og 15 Fod dybt Løb.

I 1889 havde man naaet 17 Fods Dybde, hvormed man slog sig til Ro i nogle Aar.

Vedligeholdelsen af dette Løb krævede i disse Aar, indtil 1896, Optagelse af c. 1,500 Kbfvn. aarlig, og det viste sig altsaa, at Udgravningen i det hele holdt sig godt, og at Tilsandingen ikke var nær saa stor, som man havde frygtet.

Straks ved de første Aars Uddybningsarbejde viste det sig, at Barren ikke bestod af Sand alene; men at man allerede i 14 Fods Dybde traf fastere Jordarter, og i den indre Del af Renden traf man paa en Mængde store Sten tildels indesluttet i et Lag af temmelig haardt, lerblandet Sand.

At Uddybningen, hidtil i alt Fald, har holdt sig saa godt, som den har, skyldes vel nok i første Række den Omstændighed, at det i Virkeligheden har vist sig at være en med Sand dækket Lerbanke, man har haft at gennemgrave.

Sandlaget er gennemsnitlig 2 à 3 Fod tykt, det underliggende Ler er af noget forskelligartet Beskaffenhed. I den indre Del af Renden har det været rødligt, meget haardt og med mange Sten, længere ude ligner det mere Blaaler, er mindre haardt og indeholder færre Sten.

Som en Mærkelighed maa nævnes, at der ved den yderligere Udgravning støttes paa et Lag Tørvejord i 16½ à 20 Fods Dybde. Det var paa en Strækning af c. 200 Fods Længde paa det grundeste af Barren, at denne Jordart blev fundet.

Strømmen har sikkert ogsaa i det hele taget en gunstig Virkning paa Bevarelsen af Vanddybden. I den vestlige (den inderste) Del af Renden — det vil altsaa sige paa den Strækning, hvor Udgravningsdybden er størst, — har Strømmen samme Retning som Renden, og man har kunnet konstatere, at med den stigende Udgravningsdybde følger Strømmen, paa et stadig længere Stykke, samme Retning som Renden. Sidste Aar gik Strømmen jævnlig lige ud af Renden indtil ud over 3 Favne Kurven, d. v. s. paa en Strækning af c. 6,000 à 7,000 Fod. Strømmen løber haardest og hyppigst ud ad og bidrager sikkert til at holde Vanddybden vedlige.

Længer ude løber Strømmen parallelt med Kysten, altsaa tværs paa Renden, men Tilsandingen er dog heller ikke her paa langt nær af det Omfang, som man havde haft Grund til at frygte for.

Efter den hidtidige Erfaring har Tilsandingen ikke været større, end at Vanddybden i Midten af Renden gennemsnitlig kun er formindsket med c. ¼ Fod i Tiden fra den ene Gravesæson til den næste, medens den ved Siderne er gaaet ned med fra 1 til 3 Fod; men den Del af Bredden, der er kaldt Midten af Renden, har rigtignok undertiden kun været 25 à 30 Fod.

Efter at man, som nævnt, i en Række Aar havde indskrænket sig til at vedligeholde et 17 Fod dybt Løb, gik man i Aarene 97 og 98 lidt videre, nemlig til 18 Fod, og udvidede samtidig Bredden til 120 Fod.

I 1898 vedtog Byraadet imidlertid en Plan for en Udvidelse af Aalborg Havn, der forudsatte, at Barreløbet uddybedes til 22 Fod, og bevilgede hertil og til en samtidig projekteret Ombygning af Hals Havn et Beløb af 1,300,000 Kr., senere forhøjet til 1,500,000 Kr.

I 1899 blev der i Henhold hertil tilvejebragt en Dybde af 22 Fod. Bredden af Løbet var kun c. 130 Fod.

Endelig gaar man i 1907 til det næste store Skridt og tilvejebringer et Løb med 24 Fods Dybde og med en Bundbredde af fra 180 til 200 Fod.

Det er ikke helt fuldført men ventes færdigt i 1908.

Uddybningen til 22 Fod og endnu mere Uddybningen til 24 Fod har nødvendiggjort nogle Uddybningsarbejder ogsaa indenfor Barren, dels paa Strækningen til Hals Havn og dels i selve Fjorden,

Her skal nævnes nogle faa Tal til Belysning af Uddybningsarbejdernes Omfang.

Der er optaget i alt:

I Løbet over Barren	c. 116,000	Kbfvn.
I Farvandet imellem Barren og Hals Havn	6,000	-
og i selve Fjorden	11,000	-
	Ialt 133,000 Kbfvn.	

Og Udgiften herved har været i alt 850,000 Kr.

Inden vi forlader Farvandet udenfor Hals skal de Foranstaltninger, der er truffet for at lette Besøjlingen, skænkes en kort Omtale:

Der er først de to Varde eller Baaker, som de i Almindelighed kaldes, paa Korsholmen. Parallelt med den ved Baakerne angivne Linie ligger Egense Fyrlinie, d. v. s. det hvide Bagfyrt midt imellem det røde og grønne Forfyrt.

Saaledes som Renden nu er udvidet, falder dens Midtlinie sammen med Fyrlinien. Egense Fyrt horer under Statens Fyrvæsen og drives uden Udgift for Aalborg Havn. De nuværende Fyrt er fra 1895 og traadte da i Stedet for de ældre Fyrt, som begge stod inde i Land.

Udenfor, omtrent 4 Sm. udenfor yderste Baake, ligger Fyrskibet »Hals«. Skibet, der tillige benyttes som Lodsstation for Hals Lodser, laa oprindeligt noget over 1 Sm. længere inde, men flyttedes ud i 1905.

Det er Hensigten i en nær Fremtid at erstatte Fyrskibet med et fast Fyrtaarn. Hvis dette, som det tør antages, kommer til at ligge nogenlunde i Nærheden af den Plads Fyrskibet nu indtager, vil der i dette Fyrtaarn foruden Anduvningsfyrt kunne installeres et Retningsfyrt, der angiver Sejløbet fra Søen ind til Egense-Fyrlinien, saaledes at der ikke træffes mindre end 27 Fod Vand.

Fra Fyrskibet indefter passeres først Klokkebojen, derfra indefter er der paa hver Side af det gravede Løb anbragt 4 Koste (hvide paa Sydsiden, røde paa Nord-siden).

Efterat have passeret den indre Tønde, ved den anden Ende af det gravede Løb, kommer man i Hals Vinkelfyrt, der leder ind til selve Fjorden.

Man er nu i det dybe Farvand, der fører helt op til Aalborg. — Indenfor Barren, paa Strækningen ind til Hals er der 4 à 7 Favne Vand og i selve Fjorden 6 à 8 Favne.

Naar der alligevel er foretaget Uddybningsarbejder i Fjorden samtidig med Barrrens Uddykning til henholdsvis 22 og 24 Fod Vand, har det været for at undgaa at røre ved det eksisterende Fyrliniesystem, som her kort skal omtales.

I 1894 vedtog Havnebestyrelsen et Projekt til Etablering af et System af Ledefyrt paa Strækningen imellem Hals og Aalborg: den paa Barren tilvebragte Vanddybde var da 17 Fod, og man nærede den Gang ikke Haab om at naa mere end omtrent 18 Fod.

Anlægget blev udført i Overensstemmelse med Projektet, blev taget i Brug i 1896 og har siden fungeret tilfredsstillende.

Paa Hals Bro og ved Aalborg Havn er der Vinkelfyrt. Den mellemliggende Strækning er delt i 9 Kurslinier, hver betegnet ved to Fyrt, vekselvis røde og grønne, med Undtagelse af de to længste Linier, som skærer hinanden i en meget stump Vinkel, og som begge har hvidt Lys.

Et Par af Fyrene gør Tjeneste i to forskellige Linier, hvorved Antallet af Fyrt for de 9 Linier indskrænkes til 16.

Det lille Fyrt, der lyser ud imod Skæringspunktet af de to lange, hvide Fyrlinier, er kommet til i den sidste Tid og skal tjene til at angive, naar Kursen skal forandres, hvad der, naar det er mindre sigtbart, kan være vanskeligt at opdage i Tide.

Da det nu viste sig, at hele Fyrsystemet kunde bibeholdes uforandret, ogsaa efterat Barren var uddybet til

24 Fod alene med Undtagelse af en enkelt Linie ved Bredehage-tæt Øst for Aalborg, foretrak man at tilvebringe den fornødne Dybde her ved Opmudring fremfor at flytte Fyrlinierne. Udgiften ved Fyrsystemets Tilvebringelse har været c. 35,000 Kr.

Kjøbenhavn, d. 19. Januar 1909.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholdt Lørdag d. 16. ds. sin aarlige Generalforsamling paa Hotel »Ærø« i Marstal.

Formanden Kapt. Jensen, Hellerup, aabnede Generalforsamlingen og bød Deltagerne velkommen, idet han udtalte Haabet om et godt Resultat af Forhandlingerne, og mindedes den tidligere Sekretær Hr. Nicolaisen, Aarhus, som er afgaaet ved Døden. Til Dirigent valgtes Kaptajn Johan Albertsen af Marstal. Sekretæren, Translator Rasmussen af Svendborg gav nogle Oplysninger vedrørende Regnskabet for 1908.

Derefter aabnedes en Forhandling om de enkelte Punkter paa den righoldige Dagsorden, hvoraf Referat vil følge i et senere Nummer af dette Blad.

Det kongelige Søkortarkiv har udgivet Fortegnelse over Fyrt og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande for Aaret 1909. Bogen, der kan erholdes for 50 Øre, giver en nøje Beskrivelse af alle danske Fyrt, Fyrskibe og Lystønder samt Taagesignalstationer, Fløjletønder og Klokketønder m. m. Endvidere beskrives Signaler for Is, samt for Fyrskibes og Lystønders Fraværelse fra Station, Stormvarsel-Stationer, Kuling-Signaler og Signaler for Vandstanden i Drogden og Thyborøn Kanal.

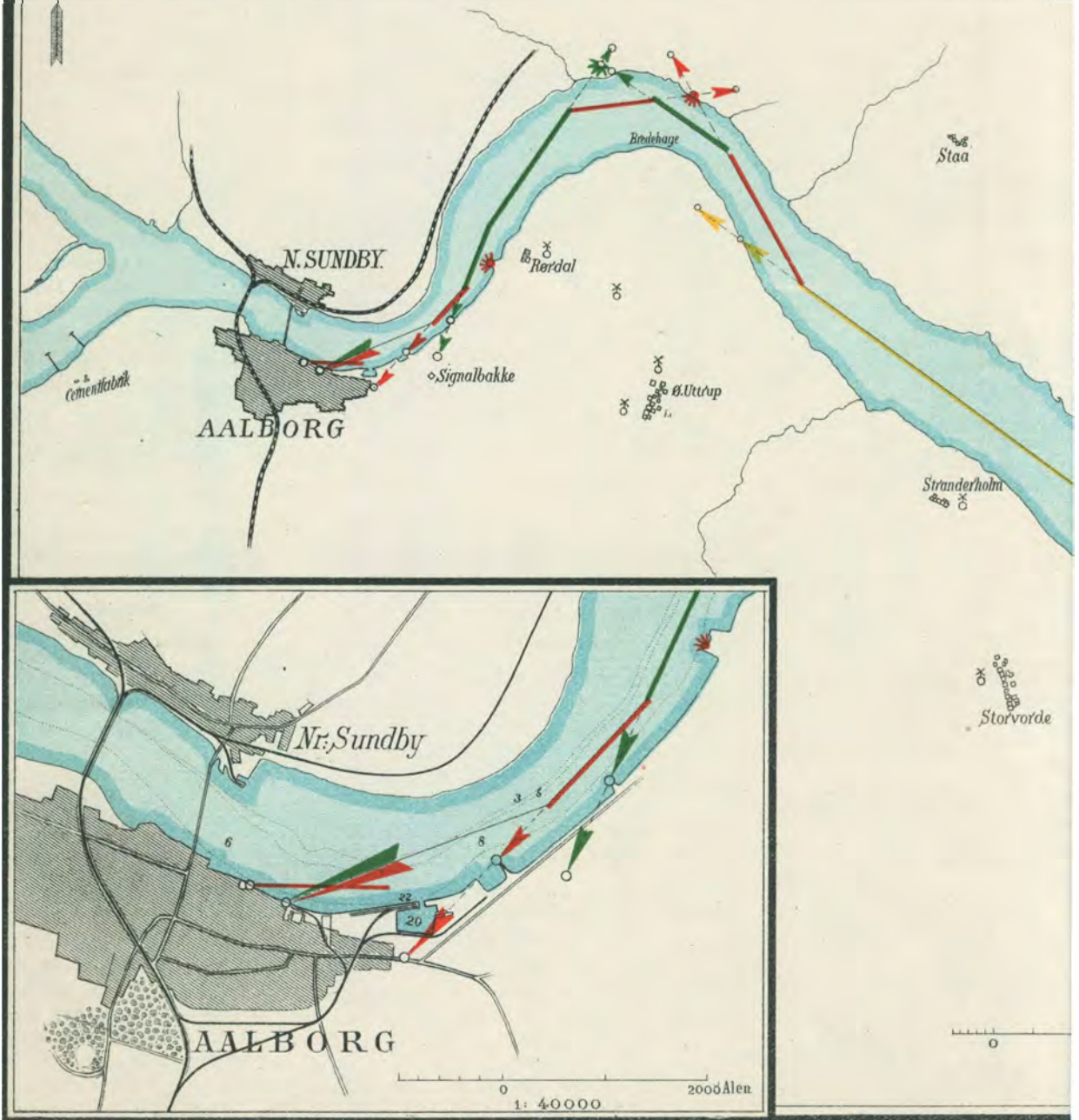
Endelig indeholder Bogen en Reduktionstabel for Meter til danske Fod og Favne og omvendt.

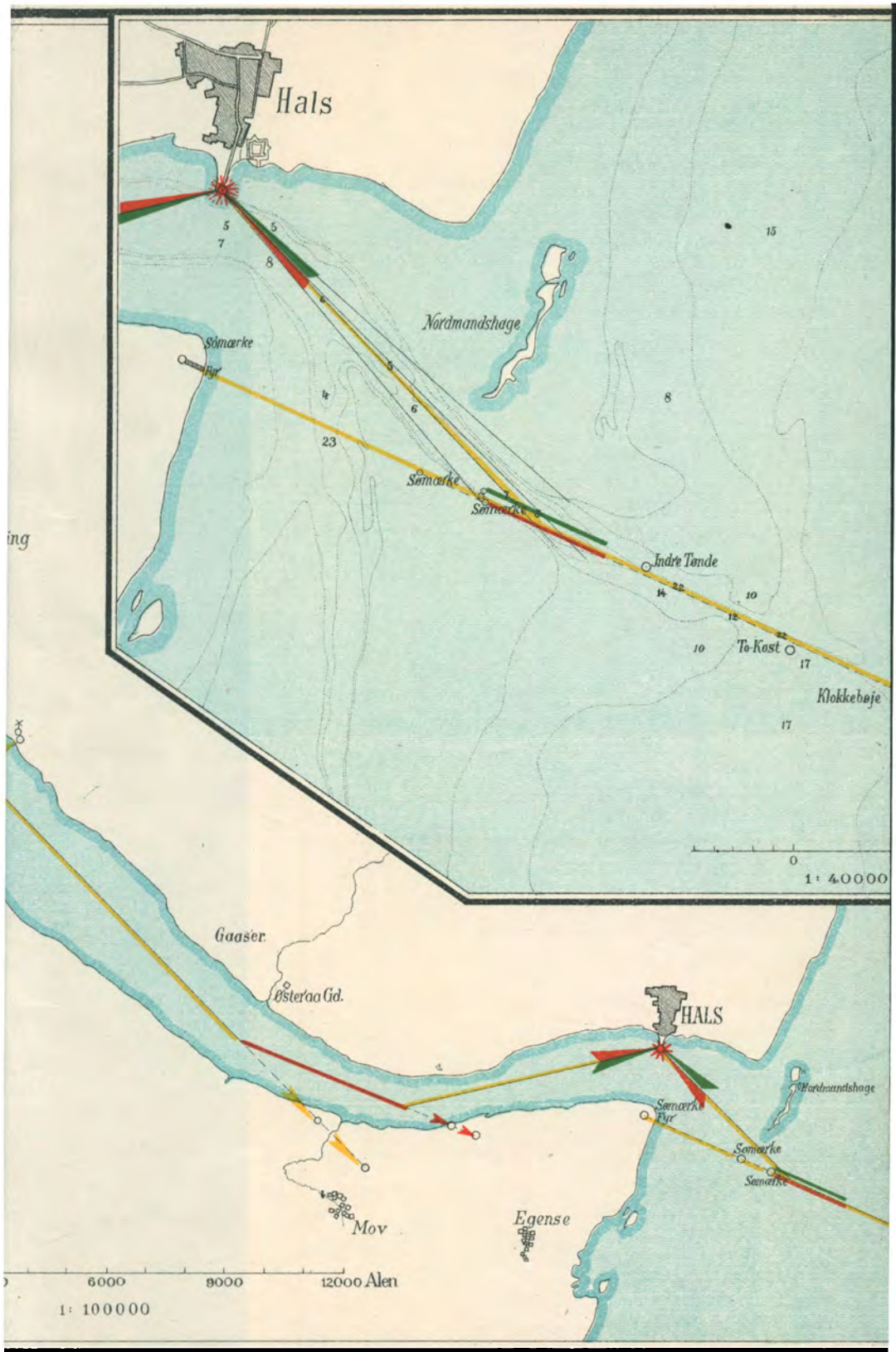
Tillæg til Strandingsloven. Landstingets Udvalg har afgivet Betænkning om »Tillæg til Strandingsloven«, og billiger Hensigten med Lovforslaget, der dels gaar ud paa at indføre nogle Ændringer i Lovgivningen om Bjergning i Havet af enkelte Genstande, Vragstykker, Drivtømmer og andet Gods, hvorom de gældende Bestemmelser ikke i alle Henseender har vist sig tilstrækkelige, dels giver nærmere Regler angaaende Uskadeliggørelsen af Vrag.

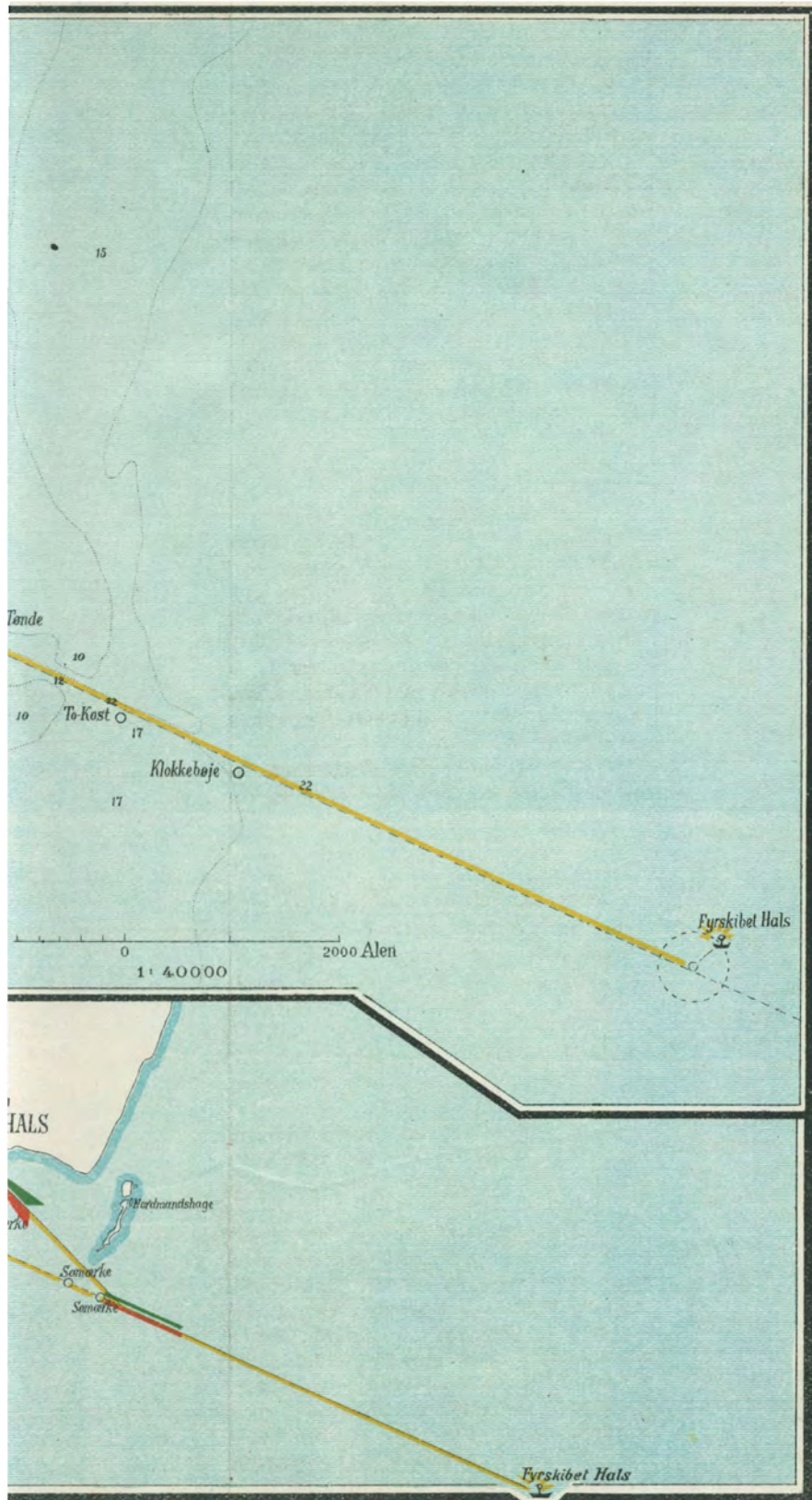
Der er stillet en Række mindre Ændringsforslag væsentlig sigtende til at tydeliggøre Forslaget og bringe Strandingsloven i Overensstemmelse med Loven om Saltvandsfiskeri.

I Udvalget har der været nogle Kontraktforhold paa Tale, der skal være indgaaet af Svitzers Bjergningsentreprise med Kystbeboerne paa Steder, hvor intet Bjergelav er oprettet, hvorefter Kystbeboerne har bundet sig til ikke at arbejde for andre Bjergningsenterpriser. I et enkelt Tilfælde skal dette have ført til, at et i vore Farvande grundstødt Skib ikke kunde faa den Assistance, det behøvede, af Kystbeboerne. Et Mindretal i Udvalget har i den Anledning stillet Forslag om, at slige Kontrakter skal være uforbindende for de paagældende Kystbeboere, saaledes at disse skal være berettiget til at yde ethvert nødlidende Skib Bistand, uden at Ansvar for Kontraktbrud skal kunne gøres gældende imod dem af Svitzers Bjergningsentreprise, men Udvalgets øvrige Medlemmer har ikke kunnet slutte sig til dette Forslag. (Berl. Tid.)

Oversigtskort over Fyrliniesystemet imellem Aalborg og I







Møde af Skibsredere. Newcastle, 14. Januar. (Ritz. Bur.) Her afholdtes i Døg et Møde af Skibredere, paa hvilket man diskuterede Rederiernes Stilling. Der vedtoges en Resolution, hvori udtaltes Nødvendigheden af Dannelsen af en international Forening. Der nedsattes et Udvalg, der skal rette Henvendelser om Sagen til Skibsredere i Storbritannien. Paa Mødet var der repræsenteret Skibe til en Værdi af ialt 10 Millioner Pd. Sterling.

Fra Dampskibsselskabet Thore (Thor E. Tulinius), Kjøbenhavn, har vi modtaget Fartplan for 1909 for dets Skibes Besejling af Færøerne og Island via Skotland og Norge. Denne vil omfatte 30 Rejser i hver Retning.

Sverigs Handelsflaade bestod i Følge »Hamb. Corr.« ved Begyndelsen af Aaret 1908 af 1,827 Sejlskibe med 238,742 Tons og 1,141 Dampskibe med 532,525 Tons. Sejlernes Antal var i Aarets Løb gaaet ned med 25 og Tonnagen med 15,257 Tons, medens Dampernes Antal var vokset med 51 og Tonnagen med 44,153 Tons. Tilvæksten af Dampskibsrum var i 1907 større end i noget andet tidligere Aar.

Af de svenske Havne staar Göteborg som Nummer 1 med 170,728 Tons i Dampskibe og 20,444 Tons i Sejlskibe, og Stockholm som Nummer 2 med 118,876 Tons i Dampskibe og 5,159 Tons i Sejlskibe. I Aarets Løb blev der paa svenske Skibsværfter bygget 28 Sejlskibe med 7,072 Tons og 29 Dampskibe med 20,008 Tons. Fra Udlandet blev der købt 41 Sejlskibe med 3,516 Tons og 38 Dampskibe med 44,174 Tons. Til Udlandet blev der solgt 4 Sejlskibe med 2,922 Tons. 24 Sejlskibe og 4 Dampskibe er gaaet tabt, medens 20 Sejlskibe og 8 Dampskibe blev kondemneret. Af den samlede Dampskibsflaade var 37 paa over 2,000 Tons.

Vi henleder Opmærksomheden paa onslaaende Bekendtgørelse fra Ministeriet for Island angaaende Dampbaadsfart ved Island.

Tysk Søretsdom.

Den 22. December 1908 behandlede Søretten i Bremen en Kollisionssag mellem den danske Damper »Frederik« og Bremerdamperen »Köln«.

Den 1. November 1908 befandt den tyske Damper »Köln« sig paa Rejse fra Rotterdam til St. Petersburg; da Skibet var i Nærheden af Borkum Rev. blev Vejret meget laagt. Kl. 10 om Formiddagen. blev Skibets Maskine sat paa langsom, og der styredes Øst. Kl. 10½ hørtes der en lang Tone forude, hvorefter Maskinen blev stoppet; der hørtes endnu en Gang en længere Tone og straks derefter tre korte Toner, hvorefter »Köln« lod sin Maskine slaa bak. Umiddelbart derefter dukkede der en Damper frem af Taagen i en Afstand af højst 200 Meter. For at formindske Virkningen af den Kollision, som nu var blevet uundgaelig. blev »Kölns« Maskine sat paa fuld Kraft frem, og Roret beordret Styrhord. Ved Sammenstødet blev »Köln« ramt midtskibs paa Bagbords Side, hvorved flere Plader over Vandet blev beskadiget. Den danske Damper havde næsten ingen Skade taget. »Köln« gik ind i Weseren, hvor den foretog Reparation, hvorefter den

fortsatte Rejsen til St. Petersburg. Fra dansk Side foreligger der ikke anden Forklaring, end at den tyske Damper har haft for stor en Fart.

Sørettens Kendelse lod:

Kollisionen mellem Bremerdamperen »Köln« og den danske Damper »Frederik«, der fandt Sted d. 1. November 1908 Kl. 10½ Fm. i Nordsoen Vest for Borkum Fyrskib, maa tilskrives Taage. Skylden for Kollisionen kan ikke tillægges Damperen »Köln«, efter de Oplysninger, som er fremkommet fra Vidnerne under Sørettens Forhandling. Efter Sammenstødet er der fra begge Sider blevet handlet forskriftsmæssigt.

Navigationsvæsnets Ordning.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Med stor Interesse har jeg i *Dansk Søfartstidende* læst de to Artikler om Navigationsvæsnets Ordning af d'Hrr. Kapt. H. C. Lagesen og H. P. Berg, særlig om den førstnævntes Indlæg kan bemærkes, at de rette Ord i dette Tilfælde blev anvendt i rette Tid og paa en Maade, der, saavidt jeg ved, har medført Spørgsmalets Behandling indenfor vedkommende Foreninger. At der ikke for længe siden er taget bestemt Standpunkt til Navigationskommissionens Betænkninger af Navigatorernes Repræsentanter og Tillidsmænd, eller at Sagen ikke en Gang har været omtalt i Skippernes Medlemsblad, er i højeste Grad paafaldende, men muligvis et troværdigt Bevis paa hvilken Interesse der fra den Side vises Standens Udvikling.

Jeg kan fuldt ud slutte mig til d'Hrr. L. og B.'s Anskuelse, for saa vidt som de gaar ud fra, at Kundskaber og Dannelse er de Betingelser, der mest vil bidrage til at højne Standens Niveau, og jeg gaar ud fra, at vi i det væsentlige er enige om Maalet, men vist næppe om Midlerne. Jeg maa l. Eks. tage Afstand fra Kapt. L.'s Mening om, at Kommissionen har vist Vejen og Maaden paa hvilken dette (Udviklingen) kan ske o. s. v.; thi jeg gaar ud fra, at den nuværende Undervisningsmetode hverken er praktisk, hensigtsmæssig eller tilstrækkelig til at bringe unge Navigatorer op paa det Standpunkt, d'Hrr. ønsker. Den forøgede Stofmængde og skærpede Eksamensfordringer, som det vil blive nødvendigt for Navigationsskolerne at tage Hensyn til, vil næppe frembringe de forudsatte gode Resultater, fordi den lange ensformige Skoletid vil svække Elevernes Lærelyst, særlig om de som hidtil i Forvejen skal sejle 4 à 5 Aar uden Lejlighed til at opfriske det, der lærtes i Børneskolen. Udgifterne til den lange Skoletid vil ogsaa modarbejde Tilgang af Ubemidlede.

Jeg har ikke som Kapt. Berg i Fagpressen set Hentydning til, at det er unødvendigt at skærpe Navigatorernes Eksamensfordringer, og jeg er fuldstændig enig med ham om »at de hjernefriske Mænd, der danner Kærnen af vor Sømandsstand, ved lidt Flid og Energi og i en forholdsvis kort Tid kan lære mere, end selv Flertallets Betænkning foreslaar«, men jeg vil være d'Hrr. meget taknemlig for Anvisning paa, hvor Pengene skal komme fra for de mange, der er henvist til at klare sig selv i en Periode, hvori det for de fleste er umuligt at finde en Sejlskibshyre udenfor Kanalen, og hvor der i almindelig Fart er Landlov næsten hver anden Nat, samtidig med at Skibsførerne er forpligtet til at udbetale indtil to Tredjedele af fortjent Hyre i hver Havn.

De forannævnte Indlæg udviser den bedst mulige Interesse for Standens Udvikling, og derfor er det beklageligt, at de kun kan opfattes som negative Bidrag

til Spørgsmaalets Løsning. Ingen af d'Hrr. tager Standpunkt til Sagen, og derved bidrager de til at forøge Utilfredsheden med det bestaaende uden Anvisning paa Midler, der kan medføre Fremskridt. Denne Ulempe er særlig at beklage, fordi d'Hrr.'s faglige og sociale Stilling er saaledes, at deres Mening maa være af Interesse for Sagen.

Der kan være delte Meninger om, hvorvidt det er nødvendigt, at Danmark kan opvise en speciel Ordning af Navigationsvæsnet. Det er almindelig bekendt, at den engelske Skibsfart har haft betydelige Fordele af sit Apprentice-System i Forbindelse med periodiske Styrmands- og Skippereksaminer, og det er min Overbevisning, at vi med Fordel uden særlig store Udgifter kan indføre dette eller et lignende kontraktligt Forhold, der sikrer Ungdommen Søfart og periodiske, teoretiske Kursus i Læretiden.

Paa den Maade kan Ungdommen vænnes til en for Livet gavnlig Sparsommelighed, samt til at udvide sine Kundskaber ved Selvstudium i Fritiden.

Forhaabentlig er alle Navigatører enige om at ønske det foreliggende Spørgsmaal henlagt under Handelsministeriets sagkyndige Omsorg, samt at dets Behandling maa blive udsat, indtil denne for Standen saa vigtige Institution faar Tid til at overveje Sagen.

P. Hedegaard.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet livløst og uden Forretning. Fra Vestsverig og Østnorge noteres nogle Træ- og Islaster til engelske og franske Havne, men Salg af Varer finder kun Sted i meget enkelte Tilfælde og til saa lave Fragtrater, at Rederne foretrækker at lade Skibene lægge op. Anstillinger af Tonnage besvares i Almindelighed med at Fragtfordringerne er for høje, altsaa et Forsøg paa yderligere at trykke de i Forvejen stillede lave Fordringer, medens Forholdet er, at der ikke kan sælges Varer af Betydning.

Returfragter Vest fra er vedvarende elendige, og det er vanskeligt at placere de faa Sejlere, der endnu er i Fart til Fragter, som kan lønne Transport. Udsigterne er saaledes overalt mørke med al Sandsynlighed for længere Oplægning af Tonnagen.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

290 Tons Clay Pengance/Harburg 7/, 380 Tons Salt St. Ybes/Sølvshørg og Kalmar 73 Øre pr. Hectoliter, 320 Tons Kul Boness/Porsgrund 5/3, 400 Tons Kul Dysart/Laurvig £ 510.

Med Hensyn til de mindre Skibe noteres fra Stralsund for Havre 5 M. pr. Marts; baade derfra, fra Greifswald og særlig fra Stettin skal ikke saa faa Havrelaster være solgt pr. Foraar.

Provinserne er stadig meget rolige; bl. a. sluttedes Melasse Nakskov/Aalborg 17 Øre.

Kjøbenhavn sluttede for Hvede til Ystad, Horsens 16 Øre, Bandholm 16½ Øre samt for Majs til Svaneke 15 Øre; men ellers er det vedblivende meget flovt.

Fra Sø og Land.

De nu afsluttede Maskinisteksaminer paa Orlogsværftet forløb saaledes:

Til Maskinpasserproven indstillede sig 4, som alle bestod, til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 104, hvoraf 90 be-

stod, til den udvidede Maskinisteksamens Hovedfag indtillede sig 30, hvoraf 25 bestod, til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpfag indstillede sig 5, hvor 2 bestod, til den udvidede Maskinisteksamens Maskinfag indstillede sig 8, hvoraf 7 bestod, og til den udvidede Maskinisteksamens Tillægsprøve i Elektroteknik indstillede sig 52, hvoraf 37 bestod.

Havarier og Forlis.

Kronprins Frederik, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, d. 11. ds. kom paa Grund ved Gilbjergshoved, er af Internationalt Dampskibs- & Bjergningskompagni bragt flot og ind til Kjøbenhavn, hvor Reparation mulig foretages. Fosfatladningen videresendes med andet Skib til Stettin.

Briton, Dpsk. af Stettin, kom d. 15. ds. paa Rejsen fra Libau til Aarhus med en Ladning Oljekager paa Grund paa Abelhoved ved Ørnereden ved Aarhus. Skibet kom d. 16. ds. med Assistance af Svitser samt Aarhus Havnedamper »Aros« atter flot og ind i Aarhus Havn.

Nauta, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 14. ds. i Nærheden af Shields været i Kollision med Damperen »Knut Skåluren« af Arendal. Denne sidste fik sin Styrhords Bøve stærkt beskadiget, at den maatte søge ind til North Shields. »Nauta« kunde fortsætte Rejsen til Tynemundingen, hvor den skulde komplettere sin Kulladning. Damperen har taget en Del Skade paa Broen, Daviderne samt Skanseklædningen.

Tranquebar, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 14. ds. paa sin Rejse til Østasien truffet Damperen »Spring« af Kristiania udfor Hantsholmen med brækket Skrueaksel, og indslæbte den til Kristiansønd. »Tranquebar« fortsatte sin Rejse.

Skinfaxe, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 13. ds. ankommet til Korsør fra Burntisland. Skibet har haft en meget haard Rejse over Nordsøen med stærk Storm og høj Sø; en Baad blev sonderknust, to andre stærkt beskadiget, ligesom en Del Skade paa Dækket blev forårsaget.

Eos, Dpsk. af Eshjerg, har paa sin Rute over Nordsøen lidt Havarier paa Maskinen, hvilket bevirkede, at Skibet blev ude af Stand til selv at fortsætte Rejsen. Damperen »Sitonia« bemærkede Skibets Stilling og tog det paa Slæb, men maatte atter opgive det paa Grund af høj Sø. »Eos« befandt sig da c. 80 Kvartmil N. Ø. for Harwich.

Senero er Damperen »Primula« taget ud for at slæbe »Eos« ind i Havn.

Alma, Skonnert af Aarhus, er d. 15. ds. strandet paa Gaasehagen ved Ebeltoft. Skibet, der er trælstet, staaer temmelig fast i Grunden. Assistance ydes af Fiskere.

Nybygninger, Køb og Salg.

3/4 m. Skonnert »Hildur«, der maaler 135 Netto Reg. Tons, er af Rederen B. B. Friis, Marstal, gennem Mæglerfirmaet H. C. Petersen, Marstal, solgt til et Rederi i Sverige for en Købesum af Kr. 7,500. Skibet, der er bygget i Aaret 1882, solgtes straks derefter gennem Mæglerfirmaet H. M. Seir, Marstal, til et andet svensk Rederi for Kr. 8,100.

3/4 m. Skonnert »Zephyr«, der maaler 260 Netto Reg.-Tons, er af Rederiet, Firmaet Agent Petersen gennem Charles Hvilsoms Skibssalg-Bureau i Kjøbenhavn solgt til d'Hrr. Kaptajner Bomann og Person af Brantevik. Købesummen var Kr. 8,100. (»Eros Avis«.)

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«. Levstræde 9. Telefon 1026.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltrasser, Køjer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Libau 9./1. herfra. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 12./1. fra Lissabon. — Algarve, Borries, afg. Lissabon

13./1. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Pillau 17./1. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, oplagt her. — Antwerpen, Madsen, ank. Dedeagatch 17./1. fra Rodosto. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 12./1. fra Kristiania. — Arno, Gotthardt, pass. Gibraltar 13./1. for Genua. — Aurora, Fischer, ank. Reval 12./1. herfra. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 17./1. for Rotterdam. — Beira, Lunge, afg. Newcastle 15./1. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 17./1. til New York. — Chr. Broberg, afg. Lissabon 12./1. hertil. — Christian IX, Holm, afg. Newcastle 16./1. hertil. — Dagmar, Bogvad, pass. Quessant 17./1. for Havre. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 16./1. til Libau via Stettin. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 25./12. fra Sunderland. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 18./1. herfra. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, Sørensen, ank. Liban 14./1. fra Windau. — Hellig Olav, Holst, oplagt her. — Heugest, Munch, afg. Antwerpen 14./1. til Newcastle. — Hjelms, Sørensen, ank. hertil 15./1. fra Danzig. — Holar, Svan, ank. hertil 17./1. fra Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, oplagt her. — Jolantha, Simonsen, ank. Libau 14./1. herfra. — Kasan, Bonnelykke, afg. Libau 16./1. til London. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 17./1. til Kristiania. — Kiow, Jørgensen, ank. Catania 14./1. fra Bari. — Kursk, Gommessen, afg. Dartmouth 17./1. til Swansea. — Leopold 11, Rasmussen, afg. Hull 16./1. hertil. — Loire, Craignou, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. Libau 16./1. til Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 13./1. fra Boston. — L. P. Holmblad, Svano, afg. Antwerpen 17./1. til Havre. — Morso, Oest-Jacobsen, oplagt her. — Moskov, Jønsen, ank. Riga 13./1. herfra. — Nicolai 11, Clauson-Kaas, afg. herfra 13./1. til New York. — Nordjylland, Kragh, pass. Brunsbüttel 15./1. for London. — Riberhus, oplagt her. — Rogaland, Wiese, afg. Manchester 16./1. til Liverpool. — Saga, Wiberg, ank. hertil 16./1. fra Dunkerque. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 7./1. hertil. — O. B. Suhr, Frisette, ank. hertil 16./1. fra Antwerpen. — Omsk, Harder, afg. herfra 17./1. til Windau. — Oscar 11, Hempel, oplagt her. — Peru, Christensen, afg. London 16./1. til Libau. — Pregel, Iversen, afg. herfra 14./1. til Antwerpen. — Beck, oplagt her. — United States, Egense, ank. hertil 14./1. fra Kristiania. — Vendssyssel, Jacobsen, ank. hertil 16./1. fra Newcastle. — Karin, Rühberg, afg. Swansea 12./1. hertil.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Rio de Janeiro 13./1. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Savona 14./1. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Leghorn 13./1. — Uralia, Clausen, ligger i Kjøbenhavn. — Svend, Schmidt, ank. Svelvik (Kristiania-Fjord) 11./1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kjøbenhavn 17./1. — England, Andersen, afg. Burntisland 16./1. — Holland, Poulsen, ligger i Aarhus. — Rusland, Madsen, ank. Tyne Dock 14./1. — Europa, Hansen, afg. Carthage 12./1. — Belgien, Nielsen, ank. Hull 17./1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Dakar 31./12. til Gulpport. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Savannah 30./12. til Hamburg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savannah 1./1. til Rotterdam. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 15./1. til River Plate. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. St. Lucia 8./1. til Pensacola. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./1. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Grangemouth 15./1. til Swinemünde. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Dakar 6./1. til St. Lucia f. O. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Windau 13./1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Rotterdam 15./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Grangemouth 7./1.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Ghent 14./1. til Methil. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Huelva 12./1. til Newfairwater. — Nautik, N. Nielsen, afg. Esbjerg 13./1. til Blyth. — Nexos, Basse, er ank. til Almu. — Ellen, Hansen, ank. Casablanca 15./1. — Pylla, Christensen, ank. Norrköping 15./1. — Gerdu, Thøgersen, afg. Euden 15./1. til Neapel. — Hebe, Gregersen, ank. London 15./1. — Inger, Larsen, ank. Salonica 12./1. — Johanne, Mikelsen, afg. Esbjerg 16./1. til Allon. — Napoli, Brinch, passeret Brunsbüttel 15./1. til London. — Bodil, Udall, afg. Newport 16./1. til Esbjerg. — Alfa, Lauritzen, ank. Stettin 15./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Bordeaux 8./1. — London, Bom, ank. Stettin 14./1. — Paris, Tholander, ank. Boness 16./1. — Bryssel, Kaas, afg. Barry 11./1. til Dakar.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 3./1. til Rouen. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Licata 12./1. — Roma, v. Thun, afg. Barry 15./1.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Ghent 16./1. til Methil. — Alexy, Skou, afg. Tyne 13./1. til Oporto. — Dagny, Sørensen, afg. Tyne 8./1. til Lissabon. — Mary, Clausen, afg. Caen 15./1. til Grangemouth.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Palermo 14./1. — Russia, Poulsen, afg. Newport Mon 12./1. — Carl Hecksher, Starck, ank. Calais 10./1. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 7./1. — Normannia, Erichsen, ank. New Orleans 11./1. — Euxinia, Dam-Larsen, afg. Filadelfia 4./1. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 9./1. — Livonia, Lindberg, ank. Sousse 13./1.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Helsingør 11./1. — Patria, Nielsen, afg. Sagunto 25./1. — Gratia, Sørensen, afg. Beyrouth 15./1. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 15./1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Gallia, Petersen, ank. Wilmington 10./1. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Hamburg 23./12. — Sarmatia, Pedersen, ank. Genua 13./1. — Kotonia, Rasmussen, afg. Novorossisk 24./12.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Bilbao 13./1. — Granaria, Jørgensen, ank. Delaware 2./1. — Carbonia, Mathiasen, ank. Rouen 14./1. — Estonia, Winckler, afg. Sulina 10./1.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Korsør 12./1. — Selandia, Trøensegaard, ank. Rotterdam 15./1. — Secalia, Jensen, ank. Tampico 13./1. — Frumentia, Andersen, ank. Kjøbenhavn 6./1. — Boscia, Skovgaard, afg. Algier 15./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 12./1.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Windau 8./1. — Brattingsborg, Andersen, ank. Lübeck 17./1. — Fredensborg, Fischer, ank. Svendborg 17./1. — Frederiksborg, Albersen, ank. Bougie 28./12. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Barry 9./1. til Marseille. — Kronborg, Jensen, afg. Cardiff 15./1. til Neapel. — Skanderborg, Jensen, afg. Kjøbenhavn 16./1. til West Hartlepool. — Stegelborg, Lund, ank. Neapel 13./1. — Stjerneborg, Lund, ank. Sunderland 16./1. — Soborg, Hansen, ank. Genua 4./1. — Uranienborg, Schmidt, afg. Newcastle 16./1. til Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Sunderland 16./1. — Marselisborg, Larsen, afg. Neapel 10./1. til Barry. — Silkeborg, Pedersen, ank. Ghent 15./1. — Skodsborg, Agerlin, afg. Huelva 15./1. til Odessa. — Tuborg, Smith, ank. Mortagne 15./1. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Libau 10./1.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Newport 7./1. til Sfax. — Jægersborg, Larsen, ank. Amsterdam 11./1. — Taarnborg, Matzen, ank. Antwerpen 9./1.

Høneborg. Høneborg, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 14./1. til Grangemouth.

Svendborg. Peter Marsk, Borgesen, afg. Cardiff 14./1. til Nyborg.

Havel. Fyen, Andersen, afg. Methil 17./1. til Korsør.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, afg. Kjøbenhavn 14./1. til Middlesbrough. — Tranquebar, van Deurs, ank. Antwerpen 14./1. — Cathay, Kruse, afg. Suez 13./1. til Hongkong. — Siam, Cortsen, afg. Shanghai 11./1. til Hongkong. — Samui, de Fine Licht, afg. Port Said 13./1. til London. — Sibirien, Madsen, ank. Kiel 14./1. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Kjøbenhavn 2./1. — Cambodia, Knudsen, afg. Delagoa Bay 7./1. til Tjilatjap. — Indien, Berg, afg. Mangalore 10./1. til Port Said. — St. Croix, Christensen, ank. Helsingør 6./1. — St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 12./1. — St. Jan, Ingemann, ank. London 16./1.

Torm. Sara, Jensen, afg. Libau 15./1. — Helene, Sørensen, afg. Dunkerque 14./1. — Agnete, Petersen, afg. Tyne 16./1. — Hermia, Hansen, ank. Blyth 15./1. — Alice, Schultz, ank. Boness 15./1.

Frø. Austa, Bagger, afg. Wismar 15./1. til Riga. — Vera, Thug, afg. Königsberg 14./1. til London. — Freja, Nielsen, afg. Stolpemünde 14./1. til Kristiania.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Bona 8./1. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. St. Feliu 11./1. — Elna, Rathje, ank. Savona 13./1. — Therese, Pedersen, afg. Tunis 9./1. — Jeanne, Löffler, afg. Cete 16./1. — Vera, Riso, ank. Malmö 16./1. — Daisy, Lagesen, ank. Bristol 18./1.

Svendsen & Christensen. St. Blicher, Christensen, afg. West Hartlepool 17./1. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Rochefort 16./1. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Cardiff 14./1.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, afg. Dublin 13./1. til Swansea. — Ove Gjedde, Jans, afg. Port Talbot 13./1. til Teneriffa.

Ero. Enighed, Jensen, ank. Seaham 15./1.

Sejlskibe.

Fans. Nordby, Sorine, Andersen, afg. Rio Janeiro 10./1. til Barbados. — Prins Voldemar, Hansen, afg. Antwerpen 10./1. til Port Natal. — Thora, Thomsen, ank. Punta Delgada 12./1. fra Celebes.

Era. Mathilde, Hansen, ank. Tønsberg 14./1. — Habil Rasmussen, ank. Uddevalla 14./1.

INDHOLD

Forbedring af Sovejen fra Hals Barre til Aalborg. — Kjøbenhavn, d. 19. Januar 1909. — Tysk Søretsdom. — Navigationsvæsnets Ordning. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibselretninger.

**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 7282.

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 Forhryningsagent. 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.

Kommisioner 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.

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
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.: Harkristenseer.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedør.

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).



Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Haven.

Skib til Salg.

Den mig tilhørende Skonert „Familiens Minde“, 45 Netto Reg.-Tons, 100 Tons dv., er til Salg ved Henvendelse til A. Jørgensen, Æreskjøbing.

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. 28169

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs- inventar, Ankre. Kæder etc.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværked
Gasværkshavnen.

Fabrik for selvsmørende 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.

Skibsfører søges.

En ung, dygtig Skibsfører, kendt i Østersøarten, og som kan indskyde 1,500 Kr., søges til et godt, ældre og meget velsjeldent Skib, som laster 92 Tons dv. 5,000 Kbfd. Træ; er meget fordelagtig og sejler uden Ballast. Billet, mrk.: „168“, med Oplysninger om Alder, Fart etc., indlægges paa dette Blads Kontor.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

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

„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.

AVERTISEMENTS 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. Januar 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amianto.



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 Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16	Compositioner til Jærn-, Staal- og Træslibebunde	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
• • Leverandør til Flaaden • •		• • Leverandør til Statsbanerne • •		

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Rahtjens originale Composition

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.

Skibshypothekbanken

Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe. Telef. 9052

CONSTANTIN BÉNAUD

Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør
St. Petersburg, Rusland.

Telegr.-Adr.: „Benuge“.

P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes 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 tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

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.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Skib til Salg.

Den mig tilhørende Skonnert „Familiens Minde“, 45 Netto Reg.-Tons, 100 Tons dw., er til Salg ved Henvendelse til A. Jørgensen, Æreskjøbing.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Livsstilling er Skonnert „Aron“ til Salg. Skibet maaler 46 Netto-Tons, laster 96 Tons Rug, sejler uden Ballast og er bygget i Marstal i 1906 til Veritas højeste Klasse, 16 Aar. Henvendelse sker til Lodsoldermand Andersen, Nyord pr. Stege. Skibet er beliggende i Marstal og anvises af Havnefogden dersteds.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.



Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK. STAMP. FABR. XANTH.

Paa

Søkort-Arkivet

forhandles:

Haandbog for Søværnet for 1909. Pris: Kr. 1.25.

N. SANDBERGS Skråderetablisement 5, Toldbodgade 5.

Iste Klaases Skråderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klaases Syning.

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

Helge Stabell,
Skibssingeniør.

Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning
Hobrogade 10,¹
Telf. Øbro 1938 x.

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.

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.

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.

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.

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

Søfartens Ulykkesforsikringslov.

Af Kontorchef Aage Sørensen.

Saaftremt Hr. C. Minor Rasmussens Artikel i *Dansk Søfartstidende* for d. 12. Januar d. A. virkelig, som Overskriften antyder, havde handlet om Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, skulde jeg ikke have beskæftiget mig med den. Hr. Rasmussen har imidlertid givet sin Artikel en fejl Adresse, idet han i Virkeligheden fremsætter en Del Anker mod Loven af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed. Da jeg af personlig Erfaring véd, at Hr. Rasmussen ikke staar ene med sine Anskuelse, og da han — i hvert Fald paa et enkelt Punkt — berører Forhold, der er af meget stor Betydning for den danske Sømandsstand, haaber jeg, at et Par Bemærkninger i Tilknøytning til Hr. Rasmussens Artikel ikke vil findes overflødige.

Det er ikke noget for Loven af 1. April 1905 særegent, at den ikke kræver nogen Præmieydelse af de forsikrede. Ganske det samme gælder Industriens og Landbrugets Ulykkesforsikring. Det er i det hele et Princip, som er trængt sejrrikt igennem i den moderne Ulykkesforsikringslovgivning, at de økonomiske Byrder ved Forsikringens Gennemførelse som en Produktionsomkostning bør lægges paa Erhvervet, altsaa udredes af Virksomhedernes Indehavere, Arbejdsgiverne. Det vilde føre for vidt her nærmere at udvikle Grunden til, at det er gaaet saaledes; men det vil ses, at der ikke er Tale om, at man særlig har udsat sig de danske Skibsredere som Ofre for Virkeliggørelsen af demokratiske Idealer. Iøvrigt maa man ikke overse, at Loven af 1. April 1905 ingenlunde vælter alle de økonomiske Byrder ved Ulykkestilfælde i Skibsfarten over paa Rederne. I de første 13 Uger er de forsikrede til Dels overladt til sig selv — dette skal jeg senere komme tilbage til —, og de Erstatninger, der udbetales ved Invaliditet og Død, svarer som Regel langt fra til de Indtægtstab, de tilskadekomne eller de efterladte lider. Der appelleres saaledes stadig til de forsikredes Ansvarfølelse — i en vis Forstand kraftigere end før —, fordi Loven saa at sige peger paa de Opgaver, som de forsikredes Selvhjælpsbestrebelse, der altid vil være svage og utilstrækkelige overfor de store Opgaver, der melder sig, fortrinsvis bør samle sig om. Min Erfaring gaar i det hele ikke ud paa, at vor Ulykkesforsikringslovgivning svækker Ansvarfølelsen. Den har netop i denne Henseende utvivlsomme Fortrin fremfor f. Eks. den Ordning, der er indført i Tyskland.

For ret at kunne forstaa Loven af 1. April 1905 bør man erindre, at den er en socialpolitisk Lov, en Lov, der af Samfundshensyn paalægger en Klasse af Befolkningen Byrder til Fordel for en anden. De ydende har da et billigt Krav paa, at de Byrder, som paalægges dem, ikke udstrækkes videre, end disse Samfundshensyn kræver. I Dødstilfælde bør Lovgivningsmagten derfor anse sit Formaal som sket Fyldest, naar der ydes Hjælp i de Tilfælde, hvor et Ulykkestilfælde medfører, eller som Regel kan forudsættes at medføre, Trang, fordi der findes efterladte, som har mistet en Forsøger i den afdøde. Dette er Tilfældet, naar den omkomne efterlader sig Enke eller Børn, som han havde Forsørgelsespligt over for eller faktisk forsørgede, samt — saafremt der hverken er Enke eller Børn —, naar han dog efterlader sig nogen, han forsørgede. Udenfor disse Tilfælde bør der aabenbart ikke ydes noget, da det dog vist vil indrømmes af alle, at det vilde være ganske urimeligt at paabyde ved Lov, at Personer, der økonomisk er ganske uafhængige af afdøde, skal have Fordel af hans Død.

Hr. Rasmussen synes imidlertid at ville gøre sig til Talsmand for den Opfattelse, at der bør ydes Erstatning i alle Dødstilfælde og begrundet det med, at Rederen jo dog har betalt Præmie for de paagældende.

Men det følger af sig selv, at Præmien er fastsat netop under Hensyn til, at en Del af de omkomne Sømand ikke efterlader sig erstatningsberettigede Personer. Skulde der udbetales Erstatning i alle Dødstilfælde, vilde Præmien blive meget højere. Dette vil enhver kunne regne sig til af Arbejderforsikrings-Raadets Beretninger. I Aaret 1906 henførtes 87 Dødstilfælde under Loven, men kun 28 af de omkomne efterlod sig erstatningsberettigede, til hvem der udbetaltes 67,700 Kr. Skulde Forsikringssum have været udbetalt i de øvrige 59 Tilfælde*), vilde Rederne være kommet til at udrede en Præmie, der var flere Gange større end den, der faktisk udbetaltes. I 1907 vilde Forholdet være endnu ugunstigere. Maaske vil Hr. Rasmussen sige hertil, at denne Præmieforhøjelse bør betales af de forsikrede. Men jeg gentager, at det Offentlige aldeles ingen Interesse har i, at der udbetales Erstatningssummer i Tilfælde, hvor Dødsfaldet ikke fremkalder nogen paavisselig Trang. Og Søfolkene vilde ogsaa med Rette kunne besvære sig over, at der afkræves dem Bidrag til et Formaal, som maatte være mange af dem ganske ligegyldigt. I det hele er de Krav, som den sociale Forsikring stiller, saa store og kostbare, at der aldeles ingen Grund er til Ødslen med Penge.

Langt større Vægt synes mig Hr. Rasmussens Anke over den aldeles utilstrækkelige Forsørg for de tilskadekomne i de første 13 Uger efter Ulykkestilfældet at have. Men Hr. Rasmussen nøjes med at pege paa Ondet uden at forsøge paa at anvise noget Middel til dets Afhjælpning. Efter min Formening er det ikke en Reform af Ulykkesforsikringsloven der kræves. Hvad vi trænger til, er derimod en rationel, gennemført Sygeforsikring for Søfolk. For Øjeblikket har vi kun en højst ufuldkommen Sygeforsørgelse. I Følge Sølovens § 90 tilkommer der en syg Sømand Pleje for Rederens Regning i 4 Uger i Indlandet og i 8 Uger i Udlandet. Desuden er det Praksis, at Staten betaler Omkostningerne, hvis den paagældende ligger syg i mere end 8 Uger i Udlandet. Da Dagpengeydelsen efter Loven af 1. April 1905 først begynder, naar 13 Uger er forløbne efter Ulykkestilfældet, vil det ses, at denne Forsørgelse af den syge ikke er tilstrækkelig, hvortil kommer, at der ikke ydes nogen Hjælp til Familien under Forsørgerens Sygeleje. Man vil maaske henvise til de statsanerkendte Sygekasser. Ganske bortset fra de udenlandske Søfolk, som ikke kan blive Medlemmer af de statsanerkendte Sygekasser, maa det imidlertid erkendes, at disse ikke passer for de særlige Forhold, hvorunder Søfolkene lever. Det viser sig da ogsaa, at de statsanerkendte Sygekasser kun har øvet ringe Tiltrækning paa Søfolkene. I Følge Arbejderforsikrings-Raadets Beretning for 1906 var af 142 tilskadekomne Søfolk, for hvis Vedkommende Oplysning forelaa, kun 25 Sygekassemedlemmer; i 1907 var Tallene henholdsvis 262 og 31. En nærmere Undersøgelse vilde maaske endda medføre det Resultat, at Antallet af Sygekassemedlemmer er endnu mindre indenfor Sømandsstanden, end man skulde tro efter disse Tal.

Jeg har ikke underkastet Spørgsmaalet om Søfolks Sygeforsikring en saa indgaende Undersøgelse, at jeg kan fremkomme med nogen nøje Angivelse af, hvorledes den bør organiseres. Jeg maa derfor indskrænke mig til nogle faa Antydninger. Efter min Formening bør Forsikringen være tvungen, saaledes at enhver Sømand, der er paamønstret et dansk registreringspligtigt

*) En Del af de omkomne var ganske vist Udlændinge, hvis efterladte var udelukkede fra Erstatning i Henhold til Lovens § 8. Men det er klart, at det af Hr. Rasmussen opstillede Ræsonnement nødvendigt maatte føre til, at der ogsaa udbetaltes Forsikringssum i disse Tilfælde.

Skib, betragtes som Medlem af Sygekassen. Gennemførelsen af Forsikringstvungen vil sikkert ikke støde paa store Vanskeligheder. Gør man Adgangen til Sygekassen frivillig, saaledes som Tilfældet er med de statsanerkendte Sygekasser, udsætter man sig for, at mange af Søfolkene, der jo for største Delen er unge Mennesker, holder sig udenfor. Om der kun bør oprettes en enkelt, hele Landet omfattende Sygekasse, der f. Eks. er knyttet til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk«, hvad der kunde være heldigt i adskillige Henseender, eller flere lokale Kasser, maa tages under nærmere Overvejelse. Kassen bør, foruden Kur og Pleje indenfor nærmere angivne Grænser, yde Pengehjælp i de første 13 Uger til de Medlemmer, der er Familieforsørgere.

Bidrag til Sygekassen bør ydes af Staten, Rederne og de forsikrede. Staten bør yde et Bidrag, dels fordi den yder Tilskud til de anerkendte Sygekasser, dels fordi den, som ovenfor nævnt, allerede nu bekoster syge Søfolks Forplejning i Udlandet. Rederne befries for deres Forpligtelser efter Sølovens § 90 og yder i Stedet et Bidrag til Sygekassen, der nogenlunde svarer til Værdien af, hvad de hidtil har ydet efter nævnte Paragraf. Endelig yder Søfolkene et Bidrag, der fradrages deres Hyre.

Som sagt, det her anførte er kun en raa Skitse. Men jeg tror dog, at det i Hovedtrækkene angiver den Vej, man maa følge, hvis man vil skabe den Underbygning, som Ulykkesforsikringsloven af 1. April 1905 saa haardt savner, og tilvejebringe nogenlunde betryggende Forhold for Søfolkene i Sygdomstilfælde.

Kjøbenhavn, d. 22. Januar 1909.

Fra Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart har vi modtaget en Oversættelse af en af den kanadiske Regering under 17. Decbr. 1908 udstedt Anordning angaaende Kystfarten i Kanada, hvoraf her gengives følgende:

»Alle Anordninger, der giver noget fremmed Lands Skibe og Fartøjer Adgang til Kystfarten i Kanada skal ophæves og bliver herved sat ud af Kraft fra og med d. 1. Januar 1909, hvorefter saadanne Skibe og Fartøjer falder ind under Bestemmelserne i §§ 952—957, Canada Shipping Act, begge inklusive. Samtidig bestemmes det, at Dampskibe paa ikke under 1,500 Brutto Tons, tilhørende følgende Lande, nemlig: Italien, Tyskland, Nederlandene, Sverig, Norge, Østrig-Ungarn, Danmark, Belgien, Republiken Argentina og Japan, skal have Adgang til Kystfarten i Kanada ved Transport af Varer og Passagerer langs Kysten mellem alle Havne i Provinsen Nova Scotia og alle Havne i Provinsen Quebec, og vice versa, paa de samme Vilkaar og Betingelser som de der gælder for kanadiske Fartøjer, indtil d. 31. December 1911«.

Ved denne Anordning tilbagekaldes den tidligere Anordning af 13. Januar 1908.

Helsingørs Lodseri. I Anledning af et Indlæg — som med noget Forbehold var oplaget i nærværende Blad for 27. November 1908 — underskrevet »friend in need«, hvori der rettedes et Angreb paa Helsingørs Lodseri og en bestemt helsingørsk Lods, har vi fra Lodsinspektøren i Helsingør faaet tilstillet en Erklæring fra den Lods, der af »friend in need« antydes som Kilde til hans Sigtelser. Erklæringen gaar ud paa, at samme Lods bestemt fralægger sig til nogen at have anført en Skibsførers Ytringer i en for den paagældende Helsingørslods og hans Lodseri saa nedsettende Form, som de fremtræder i nævnte Indlæg og beklager, at de Udtalelser, han iøvrigt kan være fremkommet med, har givet Anledning til et ondsindet og ganske uberettiget offentlig Angreb paa et andet, dansk Lodseri.

Fragtmarkedet.

Naar akkurat undlages at Fragterne fra Østen, særlig fra Rispladserne, ligger lidt bedre, er der ellers ikke sket Forandringer af nævneværdig Betydning nogetsteds. I alle søførende Lande er der lagt store Mængder Tonnage op, baade Rute- og Tramplonnage, men det synes ikke at have nogen Indflydelse paa Fragtforholdene, som næsten allevegne fremdeles ligger ganske miserabelt. Man maa nemlig betragte en Kombination af saavel ud- som hjemgaende Beskæftigelse, og naar f. Eks. Kulfragterne fra England ned til Middelhavet er forholdsvis gode, saa sluges den beskedne Fortjeneste paa disse langt af Returfragten, der giver stort Under-skud. Omvendt er Kulfragterne ud til Østen nu meget usle, medens Returmarkedet er bedre, og saaledes ser man næsten altid Ud- og Hjemfragterne temmelig nøje afbalanceret. Men Resultatet af en Rundrejse bliver med de nuværende Rater ussel, hvordan man end vender og drejer det. Der sættes for Øjeblikket mange Penge til hver eneste Dag ved Dampskibsfart, ja, man kan nok sige Formuer, naar hele Verden regnes med. I de ledende Søfartsnationer, særlig i England og Tyskland, drøftes Midler og Forslag til Hidsførelsen af bedre Forhold for Skibsfarten meget ivrigt baade i Pressen og paa Møder, og der hersker en overvejende Enighed om, at Oplægning efter en forøget Maalestok vil være det eneste probate Middel mod Depressionen, indtil Verdenshandelen tager et saadant Opsving, at det store Misforhold, som nu er til Stede mellem Tilbud og Efter-spørgsel af Tonnage, bliver ndjævnet. I Teori ser flere af de fremdragne Oplægningsplaner virkelig gode ud, men vi stiller os lidt skeptiske overfor Muligheden af en virkelig mægtig, international Sammenslutning, thi selv indenfor betydelig snævrere Grænser har det desværre været umuligt at samle Rederne under en Hat, og Enighed skal der først og fremmest til for at opnaa tilfredsstillende Resultater.

Østen ligger, som sagt, en Smule bedre. Rispladserne har sidst betalt indtil 19/6 O. C., 19/ Holland pr. Januar/Februar, og det er ikke usandsynligt, at Raterne gaar endnu højere. Fra Bombay sluttedes et Par Baade til 16/ Dødvægt U. K. eller Kontinentet, 16/6 to Lossehavne. Kulfragterne fra Cardiff er lavere paa Basis af 7/9 à 8/ Aden, 8/ Bombay.

Sortehavet har kun lidt at byde paa til omtrent uforandret lave Rater. Nikolajeff betalte sidst 6/3 Dødvægt til Hamburg for en 6,400 Tons Baad, medens der fra Novorossisk, Odessa, Theodosia eller Kustendie sluttedes Dampere paa 3,000/3,500 Tons til 6/ à 6/3 N. C. prompt. Sulina tager næsten ingen Tonnage.

Middelhavet finder Dampere til de usleste Rater, selv om mange, navnlig de større, vedblivende returnerer i Ballast til England eller gaar til Nordamerika. For Erts sluttedes der til 5/9 Ergasteria/Antwerpen, 4/1½ Porman/West Hartlepool, 5/ La Gaulette/Stockton, 5/ Carthagena/Maryport, alt med fri Despatch, Aleksandria betalte for Bomuldsfrø 6/9 U. K. (for Ordre), 5/9 direkte Havn, 5/3 Bristol Kanalen. For Salt fra Port Said betaltes 6/9 Singapore, 7/ Calcutta, Ertsfragterne fra Bilbao er paa Basis af 3/1½ til Cardiff, 3/9 Middlesbro, 3/10½ à 4/ Rotterdam, 4/ Glasgow.

Kulfragterne fra England er faste, og der betaltes bl. a. fra Tyne eller Blyth 6/ à 6/3 Gibraltar (1,000/1,200 T) 4/ Bilbao (1,900), 4/9 Lissabon (2,000), 6/ à 6/3 Marseilles (fra Dunston), 6/3 à 6/5¼ Genua, 6/6 Piræus (3,600), 7/ Brindisi (2,100), 7/ à 7/3 Servola (fra Dunston).

Fra Cardiff har der været sluttet livligt, bl. a. til 5/ Huelva, Frcs. 7½ Marseille, 8½ Tunis eller Bizerta,

(Fortsættelse Side 45.)

En Stage paa 58° 53' 30" N. Br. 17° 57' 15" Ø. Lgd. i Stundet NV. for Kægelen, og en Stage med Kost paa 58° 53' 28" N. Br. 17° 57' 20" Ø. Lgd., i samme Sund.

153. Fyrskibet »Grundkallen« inddraget. Den 10de Januar 1909 er Fyrskibet »Grundkallen« inddraget.

154. Vrag afmærket. **Dalnaja Banke. Riga Bugt. Rusland.** Damperen »Olleg« er sunket i 23 m Vand 5 Sm N. 81° V. fra Hainasch Mølle. N. for Vraget er udlagt en hvid Spiritonde med sort, nedadvendt Kost, 57° 53' N. Br. 24° 12' 0. Lgd. og S. for Vraget en rød Spiritonde med rød opadvendt Kost. 57° 52' N. Br. 24° 12' 0. Lgd.

155. Fyrskibet »Nekmangrund« inddraget. I Folge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyrskibet »Nekmangrund« atter inddraget efter at have været udlagt paa Station.

156. Fyr forøndret. **Vindau.** Paa Vindau, Forhavns N.-Moles Hoved brænder nu et rødt Lyfyrt, der viser Et-Lyn, og paa S.-Molens Hoved et hvidt Lyfyrt, der viser Et-Lyn. De faste Fyr paa begge Molers Hoved er slukkede. (Kort Nr. 205 og 206).

157. Stormsignal Station oprettet. **Neukuhren-Tyskland.** I Neukuhren er oprettet en Stormsignal Station, der giver Signaler Nat og Dag. 54° 57' 24" N. Br. 20° 14' 18" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

158. Lys- og Undervandsklokke-Tændes Karakter. **Jasmund. Rügen NØ. Tyskland.** Lys- og Undervandsklokke-Tændes Karakter, der til Forsøg skal udlægges uden for Jasmund, skal vise hvidt Lys med Tre-Formørkelser hver 22 Sek., Lys 13 à 12 Sek., Mørke 1 à 2 Sek., Lys 3 à 2 Sek., Mørke 1 à 2 Sek., Lys 3 à 2 Sek., Mørke 1 à 2 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 86. Kjøbenhavn 1908.)

159. Vrag afmærket. **Kieler Bugt.** 1½ Kbl. V. for Vraget af »Jupiter«, der lig- med paa Yderenden af Flügge Sand, er udlagt en Vraglystonde, der viser grønt Lys med To-Formørkelser hver 8 Sek., Lys 3½ Sek., Mørke 1½ Sek., Lys 1½ Sek., Mørke 1½ Sek. 54° 26' 7" N. Br. 10° 49' 24" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

160. Forandring af Taesignal. **Tylø. Sverrig.** Om kort Tid forandres Taesignalet ved Tylø Fyr. En Sirene skal da hver 1 Minut give Et-Stod af 3 Sek. Varighed. (Kort Nr. 187 og 211.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1680. Kjøbenhavn 1908.)

161. Forandring i Afmærkning. **Nidingen N.** I Foråret 1909 udsættes en sort Stage med Ballon NØ. for 5, i m Grunden Ø. for Ø. Røn. 57° 25' 18" N. Br. 11° 51' 36" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211.)

162. Forandring af Signaler for Is og for Fyrskibes Fraværelse fra Station. **Vinga.** Fra 1. Februar 1909 betyder det runde Signal for Is paa Vinga Banke: Is i Kattegat-Øster-Rende, og Fyrskibsignal 2; Fyrskibet »Lappegrund« er ikke paa Station. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Løds, Side 225.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1683. Kjøbenhavn 1908.)

163. Forandring i Afmærkning. **Kunnebostrand.** I Foråret 1909 udsættes i det S.-lige Farvand til Hunnebostrand en Stage med Kost, paa 58° 27' 4" N. Br. 11° 14' 43" Ø. Lgd., og en Stage paa 58° 27' 11" N. Br. 11° 14' 44" Ø. Lgd. (Kort Nr. 196.)

164. Lystønde slukket. **Lille Middelfrund. Kattegat.** I Folge Telegram fra Lødskepajpen i Gøteborg er Lystønden ved Lille-Middelfrund slukket.

165. Fyr tændt. **Gronningen. Aegers. Norge.** Paa Gronningen kan til Vejledning for Fiskerne brænde to hvide Lanterne lodret for hinanden, der lyser fra c. N. 89° Ø., netop fri af Hollene, Martinsbaen og Noddigrund, gennem Ø. til S. 30° Ø., fri Ø. om Svaaløkslerne og Bergrundene. 58° 10' 40" N. Br. 8° 19' 35" Ø. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

133. Lystønden »Sandodden« atter udlagt. **Graatlyb. Nordsoen. Lystønden** den »Sandodden« er atter udlagt.

134. Vandstand. **Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordsoen.** I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 3,7 m, i Langholm-Løb 3, m, i Svaalholm-Løb 2,5 m, i Kobber-Løb 3, m, i Gaasholm-Løb 2,7 m, der er sædtes for Tiden 3, m. Dybde mellem Nordsoen og Limfjorden.

135. Vrags Afmærkning. **Skagens-Rev. Kattegat.** Over Vraget, som ligger sunket c. 2 Sm. N. 63° Ø. fra Skagen Fyr, er der 3,7 m Vand. En Vragvæger ligger tæt Ø. for Vraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 404. Kjøbenhavn 1908.)

136. Kuling-Signaler. **Skagen Havn. Kattegat.** Fra 1ste Februar 1909 gives Signaler for haard og stormende kuling ved Skagen Havn. Signalerne høres paa en Flaagstang, der er anbragt paa Havnepladsen, og er de samme og har samme Betydning som paa de andre Steder, hvor saadanne Signaler gives. (Danske Løds, Side 54.)

137. Skytning paa og ved **Fredericia Sydebaner. Lille-Bælt.** Paa og ved de mellem Fredericia By og Vesterskov beliggende Sydelerne, afholder Garnisonen til forskellige Tider af Aaret Skytning ud over Søen.

I hvorvel Skytningen er beordret indstillet under Fartøjers Passage, og der saaledes intet vil være at henværge ved at passere det paagældende Sted, henledes dog de Søfarendes Opmærksomhed paa det ønskelige i, at Skibe og Både ikke opholde sig i længere Tid end højest nødvendigt i den Del af Farvandet, der ligger i indtil 1: Sm Afstand ud for Skydepladsen. Under Skydningen høres to Kurveballoner enten paa begge de to paa Skrænten ved Skydebanerne anbragte Signaler eller paa den ene af dem. (Danske Løds, Side 353.)

138. Lystønde udlagt. **Rødsand N. Gjøder. Østersøen.** Lystønden Rødsand N. er atter udlagt.

139. Oplysning om **Havn. Thisted. Limfjorden.** Thisted Havns gamle S.-lige Havnebeved, der ligger i Indløbet til den V.-lige Del af Havnen, er endnu ikke fjernet. Om Natten vises en hvid Lanterne fra Stedet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3031. Kjøbenhavn 1908.)

*) Reduktionstabell for Omsæning 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.

140. Fyr eller tændt. Stenbøgen, Smaalands-Farvandet, Steinhagen Fyr er atter tændt. (Se »Fierretninger for Søfarende« Nr. 74. Kjøbenhavn 1909).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

141. Signaler for Is og for Fyrskibes Fraværelse fra Station, Kullen. Sverrig. Fra 1. Februar 1909 gives ved Kullen Fyr Signaler for Is og for Fyrskibes Inddrægnings snælede:

Ved Signalmasten tæt S. for Hovedlyret er anbragt en hvid, firkantet, med V. vendende Tavle, hvorfra vises de paa Figurene, i Artikkelen angaaende Signaler for Is ved Helsingborg angivne Signaler, der betyder:

Om Dagen med trekanter Plader:

1. Is i det N.-lige Indløb til Sundet.
2. Is i Kattegat-Øster-Bælt.
- a. Fyrskibet »Fraden« er ikke paa Station.
- b. Fyrskibet »Svinbåden« er ikke paa Station.
- c. Fyrskibet »Lappegrunde« er ikke paa Station.

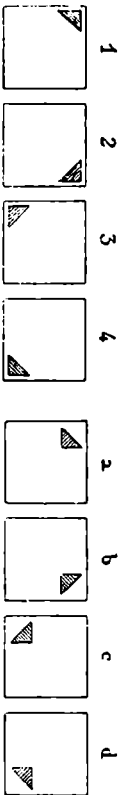
Om Natten, med Lanterne:

- a. Fyrskibet »Fladen« er ikke paa Station.
- b. Fyrskibet »Svinbåden« er ikke paa Station.
- c. Fyrskibet »Lappegrunde« er ikke paa Station. (Kort Nr. 181, 187, 210 og 211. Danske Løds, Side 233.)

142. Signaler for Is og for Fyrskibes Fraværelse fra Station ophørt. Viken. Sundet. Ved Viken gives Signalerne for Is og for Fyrskibes Inddrægning ikke mere. (Kort Nr. 181, 187, 210 og 211. Danske Løds, Side 230.)

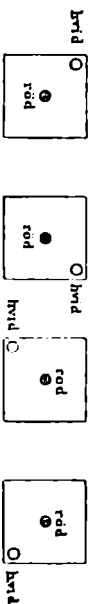
143. Signaler for Is og for Fyrskibes Fraværelse fra Station. Helsingborg. Sundet. Fra 1. Februar 1909 gives ved Helsingborg Signaler for Is og for Fyrskibes Inddrægning snælede:

Paa den N.-lige Havnemole er anbragt en hvid, firkantet, med V. vendende Tavle, hvorfra vises de paa hoesstaende Figurer angivne Signaler, der betyder:



Om Dagen med trekanter Plader:

1. Is i Kattegat-Øster-Bælt.
 2. Is i Ø. for Hveen.
 3. Is V. for Hveen.
 4. Is i Flinterenden.
- a. Fyrskibene i Flinterenden er ikke paa Station.
 b. Fyrskibet »Kalscherbørel« er ikke paa Station.
 c. Fyrskibet »Svinbåden« er ikke paa Station.
 d. Fyrskibet »Fladen« er ikke paa Station.



Om Natten, med Lanterne:

- a. Fyrskibene i Flinterenden er ikke paa Station.
- b. Fyrskibet »Kalscherbørel« er ikke paa Station.
- c. Fyrskibet »Svinbåden« er ikke paa Station.
- d. Fyrskibet »Fladen« er ikke paa Station. (Kort Nr. 181 og 210. Danske Løds, Side 231.)

144. Forandring af Signaler for Is og for Fyrskibes Fraværelse fra Station, Falsterbo. Fra 1. Febr. 1909 gives ved Falsterbo Fyr Signaler for Is og for Fyrskibes Inddrægnings snælede:

Om Dagen:

- Fra en Mast med Kam S. for Fyrtaarnet:
 En sort Ballon paa den N.-lige Raaknok betyder: Is i Flinterenden.
 En sort Ballon paa Toppen af Masten betyder: Is i Drogden.
 En sort Ballon paa den S.-lige Raaknok betyder: Is i Ø. for Hveen.
 En sort Ballon paa Masten under Kaasen betyder: Is V. for Hveen.
 En Kugle med Spidsen nedad paa Masten under Kaasen betyder: Is i det S.-lige Indløb til Store-Bælt.

Fra en Stang paa Fyrtaarnets Galleri:

- En sort Ballon N. for Lanternen betyder: Fyrskibene i Flinterenden er ikke paa Station.
 En sort Ballon S. for Lanternen betyder: Fyrskibet »Drogden« er ikke paa Station.

Om Natten:

- En rød Lanterne paa Fyrtaarnet under og N. for Fyret betyder: Fyrskibene i Flinterenden er ikke paa Station.
 En rød Lanterne paa Fyrtaarnet under og S. for Fyret betyder: Fyrskibet »Drogden« er ikke paa Station. (Kort Nr. 139, 182 og 210. Danske Løds, Side 294.)

145. Fyrskibet »Trelleborg Redde«. Fyrskibet »Trelleborg Redde« ligger nu paa Station hele Aaret. Kjøkretenden er permanent inddrægt.
146. Forandring i Almærkning, Sølvshørg. I Foråret 1909 udlægges en Væger med rød Slæge og en Ballon over en nedadvendt Kød V. for Løgrunden. 56° 0' 20" N. Br. 14° 33' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.)

147. Forandring i Almærkning, Karlstrøma. I Foråret 1909 inddrages de tre Slæger med Kød ved Søtra-, Møllersta- og Norra-Häufigrunden. Slægen ved Valksträufigrunden ombyttes med en sort Væger med Ballon. 56° 7' 39" N. Br. 15° 28' 22" Ø. Lgd.

148. Forandring i Almærkning, Kristianopel, Kalmarsund. I Foråret 1909 flyttes den sorte Slæge med hvit Bælte og to Balloner ved Hismen til 56° 11' 26" N. Br. 16° 3' Ø. Lgd. Ø. for Olsängs Ytre Kulle. Den sorte Slæge med hvit Bælte og en Ballon ved Rådåden flyttes Ø. eller, til 56° 13' 53" N. Br. 16° 4' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.)

149. Forandring i Almærkning, Kalmar-Färjestaden, Kalmarsund. I Foråret 1909 flyttes Slægen med Kød paa 56° 39' 38" N. Br. 16° 24' Ø. Lgd. ved Västra Hattkullen c. ½ Kil. VSV. hen. (Kort Nr. 206.)

150. Forandring i Almærkning, Timmeråben, Kalmarsund. I Foråret 1909 flyttes Slægen med Kød ved Ytre Mast Snøskår til 56° 58' 9" N. Br. 16° 27' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

151. Forandring i Almærkning, Vallö, Kalmarsund. I Foråret 1909 udsættes S. for Vallö en Slæge med Kød, paa 57° 5' 15" N. Br. 16° 39' 7" Ø. Lgd. S. for 2. m. Grunden, og en Slæge paa 57° 3' 38" N. Br. 16° 37' 30" Ø. Lgd. Ø. for 0,9 m. Grunden. (Kort Nr. 205 og 206.)

152. Forandring i Almærkning, Nynäs, Stockholm Skerfgaard. I Foråret 1909 udsættes i Farvandet ved Nynäs følgende Sommerfær: En Slæge med Kød paa 58° 55' 7" N. Br. 18° 0' 22" Ø. Lgd. SV. for 1. m. Grunden. En Slæge paa 58° 55' 36" N. Br. 17° 59' 13" Ø. Lgd. NO. for 2. m. Grunden. En Slæge med Kød paa 58° 55' 31" N. Br. 17° 59' 4' Ø. Lgd. SV. for 2. m. Grunden. En Slæge paa 58° 53' 45" N. Br. 17° 57' 33" Ø. Lgd., i Sundet SV. for Belanden Fyr.

Vraget af en firmastet skønnert ligger paa Revel v. 1 Sm N. for North Bemini Island. 25° 48' N. Br. 79° 17' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

200. Lystønde udlagt. Paranaíba, Brasilien. En Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek., er udlagt paa Spidsstens Plads, 2½ Sm N. 89° Ø. fra Mangue Dune, i Indløbet til Paranaíba Flod. 2° 51' S. Br. 41° 38' V. Lgd.

201. Lystønde udlagt. San Antonio Bank, Bahia. En hvid Lystønde, med Klokke og Fløjte, der hver 4 Sek. viser hvidt Et-Blink, er udlagt ved N.-Enden af San Antonio Bank, 5 Kbl S. 50° Ø. fra Fort San Antonio Fyr. 13° 1' S. Br. 38° 31' V. Lgd.

Den hvide Spidsønde, 6¾ Kbl S. 28° Ø. fra Fort San Antonio Fyr, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2078. Kjøbenhavn 1908).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

202. Fyr tændt. Cannes, Frankrig. Paa baaen paa Secant er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsviddelen: 3½ Sm. Fyret er skjult fra N. 3° Ø. gennem Ø. til S. 87° Ø. 43° 32' 46" N. Br. 7° 1' 2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2687. Kjøbenhavn 1908).

203. Havnearbejder. Spezia, Italien. Fra den 16. Februar 1909 foretages Arbejder tæt ved Ø.-Løbet ved Molen ved Spezia. Skibe skal derfor passere Stedet med stoppet Maskine, fra 1 Kbl uden for og inden for Linien mellem Fyret paa Molen og Fyret S. Teresa.

204. Vrag afmærket. Napoli. Bugserdamperen »San Benigno« er sunket i 15 m Vand ved Napoli Havn, V. for Linien mellem Hovederne paa Molerne San Vincenzo og Martello. Fra Masten, som er over Vandet, vises to røde Lanterne.

205. Midlertidigt Fyr tændt. Capo Feloro, Messina Stræde. Paa Capo Peloro gamle Fyrtaarn. 140 m ØNØ. fra det ødelagte Fyr, er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr.

206. Oplysning om Fyr. Messina Stræde. Paa Punta Pezzo er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Synsviddelen: 5 Sm.

Fyret paa Punta Secca, NO. for Messina Havn, viser hvidt, fast Lys. Fyret paa Fort S. Salvatore (Cappana) viser rødt, fast Lys. De to grønne, faste Fyr paa SØ-Hjørnet af Molen Sanita er bortskyllet. Fyret paa Punta S. Isidoro er i Orden. Det hvide, faste Fyr Villa San Giovanni er slukket, men tændes om kort Tid. Fyrene Scilla og Capo d'Armi er i Orden.

207. Taarn optørt. Tænding af Fyr. Moines, Golfe de Roccapiña, Korsika S.-Kyst. Paa Moines er optørt et hvidt, kegleformet Taarn, 18½ m højt over Vandet. Fra Taarnet skal vises et rødt, fast Fyr. 41° 26' 47" N. Br. 8° 53' 58" Ø. Lgd.

208. Oplysning om Fyr. Isola Razzoli, Sardinien N. Fyret paa Isola Razzoli har en Lysevne af 18 Sm for det hvide Lys, 15½ Sm for det røde Lys. 41° 18' 24" N. Br. 9° 20' 27" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2689. Kjøbenhavn 1908).

209. Mole forlængt. Fyr flyttet. Manfredonia, Italien. Molen ved Manfredonia er nu forlængt. Det røde, faste Fyr er flyttet til dens Hoved. c. 515 m fra Fyret.

210. Forandring i Afmærkning. Fiume Haven, Østerrig-Ungarn. I Fiume Haven er Lystønden flyttet 1 Kbl S. 86° Ø. hen, og ligger nu 460 m S. 8° V. fra Fiume Fyr. Ved Baross Haven er de to Fortøjsønder Nr. IX og X inddraget.

211. Lystønde inddraget. Fyr tændt. Bizerte, Tunis. Den røde Lystønde.

III. Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

166. Fyr for Vrag forandret. Elben, Tyskland. Det hvide Fyr med For-mørkelser paa Due d'Alben ved Vraget af den i Elben sunkne Uddybningsmaskine Nr. XII er forandret til et hvidt fast Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 87. Kjøbenhavn 1909.)

167. Afmærkning af Vrag. Brunshausen, Elben. Omtrent 2½ Kbl N. 51° V. fra Jueksand hvide, faste Fyr er paa en Pæl anbragt en hvid Lanterne. I Løbet af Lanterne og Jueksand Fyr overet gaar over Vraget af den stukne Bugserdampere »Fairplay III.« (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 88. Kjøbenhavn 1909.)

168. Fyr tændt. Vegesack. Lystønde udlagt. Weser. Midt paa hvert af Anbrægsstederne ved Vegesack er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6½ m. Synsviddelen: 2 Sm.

I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønde 6 ovenfor Geeste Munding atter udlagt.

169. Tønde flyttet. Jade. Den sorte Spidsønde 13 i Innen Jade er flyttet og ligger nu i 9 m Vand, 50 m Ø. for den ned ad Floden visende hvide, faste Vinkel i Vosslopp Fyr. 53° 39' 48" N. Br. 8° 6' 2" Ø. Lgd.

170. Forandring af Lystønder. Jade. Naar følgende Lystønder i Jade atter udlægges, er de saavidt muligt forandret til at vise:

Lystønderne A, J, L, 8 og 13 hvidt, Lystønderne 8/9 og 21 rødt To-Blink hver 18 Sek., Blink 3 Sek., Mørke 4 Sek., Blink 3 Sek., Mørke 8 Sek.

Lystønderne 1 og 4 i Waengerog Farvand, hvidt To-Blink hver 12 Sek., Blink 1½ Sek., Mørke 2½ Sek., Blink 1½ Sek., Mørke 6½ Sek.

Lystønderne 5 og 9 hvidt Fire-Blink hver 18 Sek., Blink 1½ Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1½ Sek., Mørke 2 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1½ Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1½ Sek., Mørke 6 Sek.

Lystønderne 8/9 og 9 udlægges paa de sorte Spidsønder 8/9 og 9's Pladser. **171. Tønder Betagelse. Ems.** Naar de to Lystønder mellem Hubertgat og Wester Ems atter udlægges, er den sorte Tønde H 5 mærket »H 5 Hubertgat« og den røde og sort lodret stribe Tønde Ø. for Ballonplate »Westerems«.

172. Forstaaende Forandring af Fyr. Schiermonnikoog, Holland. Det hvide, faste S.-lige Fyr paa Schiermonnikoog skal slukkes og det hvide, faste N.-lige Fyr forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sek. viser Fire-Blink.

Omkring den 15. Februar 1909 skal derfor det S.-lige Fyr slukkes og nogle fage derved et midlertidigt Fyr, der hver 20 Sek. viser hvidt Fire-Blink, tændes paa Fyrtaarnet. Samtidig slukkes det hvide, faste N.-lige Fyr, som ligger paa 53° 29' N. Br. 6° 8' Ø. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

173. Undervands Signaler paa Isøerne. Fyrskibene »Terschellingerbank«, »Haaks« og »Maass«. Man kan igen stole paa, at Undervands Signalerne paa Fyrskibene »Terschellingerbank«, »Haaks« og »Maass« fungerer paa Isøerne.

174. Taagesignal for Lodsdamperne. Taagesignalet for hollandske Lodsdamperne, som er i Lodsflaen, nemlig: Et langt Stod i Siroenen, 1 Sek. Pause, et langt Stod i Dampfløjten, 1 Sek. Pause, et langt Stod i Siroenen, naar udelukkende benyttes, naar Lodsdamperen er paa sin Station uden for det Zeegat, hvor den hører til, i alle andre Tilfælde skal den give samme Taagesignal som andre Dampskibe.

175. Sunket Vrag. IJmuiden NV. Den hollandske Dampere »Rijnstroom« medteiler: C. 20 Sm NV. for IJmuiden, en afbrøkket Mast, der er 4 m over Vandet, er sandsynligvis fast i et Vrag og farlig for Skibslarten.

176. Forandring i Afmærkning. Wester Schelde. Spidsønde Nr. 1 med Diamant, Hønde, paa 51° 23' 9" N. Br. 3° 36' 54" Ø. Lgd., og den røde og sort vandret stribe Kugleønde Nr. 12 med Diamant, Everingen, paa 51° 21' 53" N. Br. 3° 53' 56" Ø. Lgd. er omflyttet med Lystønder med samme Farve, med rødt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Stumpønde Nr. 12 med afkortet kegle, Pas van Terneuzen, paa 51° 21' 4" N. Br. 3° 49' 18" Ø. Lgd. og Stumpønde Nr. 43, Nauw van Bat, paa 51° 23' 13" N. Br. 4° 9' 55" Ø. Lgd.

er ombyttet med sorte Lyslonder, der viser hvidt Lys med En-kornkæiser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. (Kort Nr. 131).

177. **Taaesignal ophørt. Østende, Belgien.** Tredvands Taaesigralet paa Østende V.-Brenning gives ikke mere.

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

178. **Vrag. Fecamp, Frankrig.** Fiskekødet og St. Etienne er sunket i 20 m Vand, fra Fyret paa V.-Molen ved Fecamp Haven i S. 84° V., og fra Point Chocard, tæt ved Yport, i N. 45° V. Ved Lavvande er Mastene over Vandet. 49° 45' 7" N. Br. 0° 16' 40" Ø. Lgd.

179. **Undervands Klokketønde midlertidig inddraget. Havre.** Den hvide, spidse Undervands Klokketønde med Ballon, som til Forsøg var udlagt 200 m N. for Kløjledonen "Quest des approches de l'Écluse", er midlertidig inddraget.

180. **Beaue til Borling flyttet. Havre.** Banken til Borling paa Kysten S. for Havre er flyttet, og staar nu 520 m Ø. for S.-Dygets SØ-Ende, og 185 m fra SV.-Muren, som forener S.-Dyget med Quai de marée. 49° 28' 50" N. Br. 0° 6' 25" Ø. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1635, København 1908).

181. **Fyr forstærket. La Risle, Seine Munding.** La Risle hvide, faste Fyr brænder nu permanent, og der er ingen Vagt ved det. Lysskiven er forøget til 12 Sm. 49° 26' 20" N. Br. 0° 22' 15" Ø. Lgd.

182. **Fyr slukket. Inverie Bay, Loch Nevis, Skotland V.-Kyst.** De 10 hvide, faste Ledelyr i Inverie Bay lændes ikke mere. 57° 27' N. Br. 5° 40' V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2726, København 1908).

183. **Fyr tændt. Ruff Keel, Cantick Head NØ. Ørken Øer, Østnatten den 18. Jan. 1909** tændtes et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser T.-Blink, paa Baaken paa Ruff Keel. Flammens Højde: 9,2 m. Sort, pyramideformet, 10 m høj Baake med Cylinder. 58° 47,2 N. Br. 3° 7,2 V. Lgd. (Kort Nr. 179).

184. **Fyrskibet "Kish Bank" atter udlagt. Dublin Bay, Irland.** Fyrskibet "Kish Bank" er atter udlagt og det midlertidige Fyrskib inddraget. 53° 19,2 N. Br. 5° 55' V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 863, København 1908).

185. **Fyr forandret. Dundalk Pile, Irland Ø.-Kyst.** Dundalk Pile Blinkfyrt viser nu hvidt Lys fra S. 38° Ø. til S. 75° Ø. rødt Lys fra S. 75° Ø. gennem Ø. til N. 29° V., hvidt Lys fra N. 29° V. til N. 55° V., og rødt Lys fra N. 55° V. gennem V. og S. til S. 38° Ø. Fyrets Lysskive er forøget. 53° 58,2 N. Br. 6° 17,2 V. Lgd.

186. **Telegrafkabel afmærket. Saint-Jean-des-Monts. Ile d'Yeu, Frankrig.** Paa Kysten La Vacherie, tæt ved Saint-Jean-des-Monts, er opført to hvide og hvide Baaker, der holdt overet i N. 40° Ø. afmærker Telegrafkablet. 46° 48' 12" N. Br. 2° 16' 37" V. Lgd.

187. **Telegrafkabel afmærket. Ile d'Yeu.** Tæt ved Pointe du Corbeau, paa Ile d'Yeu, er opført to hvide og hvide Baaker, der holdt overet i S. 55° V. afmærker Telegrafkablet. 46° 41' 30" N. Br. 2° 17' 20" V. Lgd.

188. **Vrag. Pointe de Sablanceaux. Ile de Ré.** Et Vrag ligger sunket mellem Ile de Ré og Fastlandet, c. 1000 m fra Øen, i Linjen mellem Fort Sablanceaux og Lavardin Tårn. En Mast er ved Lavvande over Vandet. 46° 9' 57" N. Br. 1° 15' 10" V. Lgd.

189. **Fyr forandret. Ile du Nord, Caillon og Lagrange. Garonne.** Ile du Nord Fyr er nu et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 6,5 m. Synsviddens: 3 Sm. Hvidt Baake. 45° 4' 27" N. Br. 0° 39' 21" V. Lgd. Dyge du Caillon øvre Fyr er nu et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 4,5 m. Synsviddens: 3 Sm. Hvidt Baake. 44° 57' 34" N. Br. 0° 32' 58" V. Lgd. Dyge de Lagrange nedre Fyr er nu et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 4,5 m. Synsviddens: 3 Sm. Hvidt Baake. 44° 56' 55" N. Br. 0° 33' 15" V. Lgd.

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

190. **Grunde fundet. Jericho Bay, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika.** En 5 m Klippe ligger 850 m N. N. 6½° Ø. fra Egge Rock Baake. 44° 11' 34" N. Br. 68° 30' 31" V. Lgd. En Klippegrund med en mindste Dybde af 5,5 m. ligger S. for Maloney Island Ledge. 850 m S. 22° Ø. fra den røde Skråning Nr. 2. 44° 12' 25" N. Br. 68° 31' 12" V. Lgd. En 5 m Klippe ligger i 7 m Vand i Lobet mellem Maloney og Smully Nose Islands, 620 m N. N. 37° Ø. fra Maloney Island Ledge røde Skråning Nr. 2. 44° 13' 8" N. Br. 68° 31' 10" V. Lgd.

191. **Grund. Sheep Island NØ. Dybde aftaget. Junken Ledge, West Penobscot Bay, Maine.** Paa Junken Ledge er fundet 6,5 m i 150 m N. N. 1½° Ø. fra 8,2 m Stedet i kortet, og et andet 6,5 m i 10½° Ø. fra det første. 43° 59' 35" N. Br. 68° 59' 38" V. Lgd. En 3,5 m Grund er fundet 210 m S. 76½° Ø. fra Sheep Island NØ. Punt. 44° 4' 4" N. Br. 69° 2' 28" V. Lgd.

192. **Grunde fundet. Rockland Harbor, West Penobscot Bay, Maine.** I Rockland Harbor er fundet en 7,5 m Klippe 800 m S. 52½° V. fra Rockland Breakwater Fyr. 44° 5' 59" N. Br. 69° 5' 10" V. Lgd. En Pæl med 6,5 m og en Klippe med 7,5 m ligger i 9,5 m Vand 430 m N. N. 60½° V. fra Rockland Breakwater Fyr. 44° 6' 27" N. Br. 69° 5' 9" V. Lgd.

193. **Dybde foretaget. Two Bush Channel, West Penobscot Bay, Maine.** Paa det Sted, hvor der i kortet er opført 9,5 m 2,4 Sm. N. 67½° Ø. fra Two Bush Island Fyr, og overalt i Aarhøden, er der ikke under 11 m Vand.

194. **Grundet fundet. Muscle Ridge Channel, West Penobscot Bay, Maine.** Paa Muscle Ridge Channel er den en Dybde af 11 m, undtagen ved Indløbet til Owls Head Bay, hvor der i et smalt Løb er 9 m. En 8,5 m Grund ligger 1070 m N. N. 47½° Ø. fra Ash Island Baake. 44° 2' 48" N. Br. 69° 3' 26" V. Lgd. En 8,5 m Grund ligger 910 m N. N. 48° Ø. fra Otter Island Baake. 44° 1' 42" N. Br. 69° 3' 56" V. Lgd. En 8,5 m Grund ligger 280 m N. N. 8½° V. fra Otter Island Baake. 44° 1' 23" N. Br. 69° 4' 39" V. Lgd. En 8,5 m Grund ligger midt i Lobet 1100 m S. fra Gordon Island Ledge Stage. 44° 0' 12" N. Br. 69° 5' 48" V. Lgd. En 7,5 m Grund ligger 530 m N. N. 2° V. fra Yellow Ledge Stage. 43° 59' 8" N. Br. 69° 6' 54" V. Lgd. Den største Dybde i Lobet V. for Otter Island Ledge Stage er 8,5 m. Paa Wiggin's hock er der kun 2 m Vand, og i Lobet V. derfor kun 3,5 m.

195. **Vrag uskadeliggjort. Broad Sound, Boston Harbor, Massachusetts.** Vraget af Skonerteren "Hugh G.", som laa sunket c. 1 Sm N.V. for Graves Fyr, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddraget. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2962, København 1908).

196. **Fyrskibet "Five Fathom Bank" atter udlagt. New Jersey, Fyrskibet Five-Fathom-Bank Nr. 79** er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskib Nr. 2 inddraget. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2567, København 1908).

197. **Fyr forandret. Fleet Point, Great Wisconsin River, Chesapeake Bay, Virginia.** Fleet Point Fyr er nu rødt. 37° 48' 39" N. Br. 76° 17' 57" V. Lgd.

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

198. **Forandring i Afmærkning. Port Royal, Jamaica.** I Port Royal Harbour er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget: East Middle Shoal Tønde er flyttet og ligger nu i 9,5 m Vand paa Grundens NØ-Kant. Rockum Cay Tønde er ombyttet med en rød og hvid lodret stribet Stumpønde, der ligger i 9,5 m Vand West Middle Rock Tønde er ombyttet med en rød og hvid vandret stribet Pille-tønde. Harbour Shoal Tønde er ombyttet med en Kugletønde med rød og hvid vandret stribet Ballon, og ligger i 7,5 m Vand paa Grundens S.-Kant. Turtle Head Rock Tønde er ombyttet med en rød og hvid lodret stribet Stumpønde, der ligger i 9,5 m Vand.

199. **Vrag. North Bemiai Island N. Great Bahama Bank. Bahama Islands.**

der viser grønt, fast Lys ved S-Enden af Bizorte ydre Bolgebrøder, er inddraget. Et grønt, fast Fyr er fandt paa Bolgebrøderens S-lige Hoved. Flammens Højde: 11,5 m. Skibe, der stuur gennem det S-lige Lob, skal gaa 60 m S. om Fyret. 37° 16' 27" N. Br. 9° 53' 46" Ø. Lgd.

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

212. Fyr forandret. Inheca. Uddybning. Polana Kanal. Bahia de Lourenco Marques. Portugisisk Ø-Afrika. I Inheca Fyr er indsat en rød Vinkel fra N. 32 1/2° V. til N. 44 1/2° V., over Grunden Danae, c. 4 Sm fra Fyret.

I Polana Kanal foretages Uddybning. Man skal gaa S. om Almærkningerne for Uddybningen, og Dampere skal give Signal med et langt Sted i Dampsløjten.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

213. Vrag borttaget. Pas op Klip. Straat Riouw. Riouw Archipel. Vraget paa Pas of Klip er kommet flot. (Se Efterretninger for Søfarende Nr. 3068, Kjøbenhavn 1908).

214. Ny Signalmast. Cap Padaran. Annam. Frausk Indo Chine. Om kort Tid omhyttes Signalmasten paa Cap Padaran med en ny, der består af en graa Banke med Mast og Raar, af ialt 30 m Højde, og 200 m over Vandet. Den staar 50 m NNO. for Fyrtaarnet. 11° 21' 53" N. Br. 109° 1' 55" Ø. Lgd.

215. Tønder forandret. Amunvoku Kan (Yalu River). Korea V.-Kyst. I Yalu River vises Lystønde Nr. 2 i det Ø-lige Lob nu rød Lys med far-formørkerer hver 8 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 3 Sek. 39° 50' 45" N. Br. 124° 22' 20" Ø. Lgd. Den røde Spidstønde Nr. 2 i det V-lige Lob har nu Kegle som Topbetegnelse. 39° 42' 57" N. Br. 123° 59' 16" Ø. Lgd. Da Løbene skifter, flyttes Almærkningerne derefter, hvorom Meddelelse gives i Juni og September.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Korts eller Bogs Nr.	N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anmeldet; †: Tillæg.
R 1698	England: Dover Harbour. 3 sh.
R 3547	Scotland, E.: Logie Head to Tarbet Ness, including the entrances to Inverness and Comarary Firths. New plans. Burghhead, Hopeman, Lossiemouth, Buckie. 3 sh.
R 1823	Scotland, E.: Sheet IV. Banff to Dunbeath Harbour. 3 sh.
R 3580	Wales, W.: Fishguard Bay. 2 sh.
N 3709	Ireland, E.: Copeland Islands and Donaghadee Sound. 3 sh.
N 2424	Ireland, S.: Valentia to Cork. 5 sh.
R 2499	Ireland, N.: Louisa Foyle. 3 sh.
N 2234	Black Sea, Sheet V.: Sea of Azov. 3 sh.
N 3715	China, S E.: plans, Chuan Bay, Challum Bay Anchorage. 3 sh.
R 1199	China, E.: Kue Shan Islands to the Yang tse Kiang, including the Chusan Archipelago. 4 sh.
R 1602	China, E.: Approaches to the Yang tse Kiang. 3 sh.
R 1266	West India Islands, islands and banks between San Salvador and St. Domingo. 4 sh.
N 233	Japan:
† 233	Plans on the East Coast of Taiwan. 0.25 yen.
†	Den tidligere Udgave.

6/3 à 6/6 Genua eller Savona, 6/3 Konstantinopel, 7/4 1/2 à 7/7 1/2 Venedig, 6/1 1/2 Port Said.

La Plata Markedet har skuffet, idet Befragterne er meget tilbageholdne og gennemgaaende ikke vil slutte til Redernes Forlangender. Raterne er lavere helt igennem, og der er en Masse ubefragtet Tonnage for denne og næste Maaned. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er der sidst sluttet til 13/3 à 13/9 pr. Januar (÷ 6 d. for direkte Havn), 13/ fra Bahia Blanca, 11/9 à 12/ fra Buenos Aires (ligeledes med 6 d. mindre for direkte Havn). For Februar/Marts Lastning er Befragtningsforretningen næsten ganske livløs. Kulfragterne ligger en Kende fastere, og der sluttedes ret livligt fra Cardiff til 5/ à 5/1 1/2 Las Palmas, 7/9 à 8/ nedre La Plata Havn, 8/4 1/2 à 8/6 Rio Janeiro.

Østersømarkedet ligger saa elendigt som tænkes kan. Laster er næsten ikke til at opdrive, og de faa, der findes, er til rene Tabsfragter. Reval noterer 10 1/2 d. Hvedebasis London eller Rotterdam, Libau 8 d. Havrebasis for samme Destinationer, 10 1/2 d. à 11 d. Rouen. Riga tager enkelte Baade til Fres. 17 Hør Dunkerque eller Ghent, 22/ à 23/ D/B. til London, Hull eller Tyne. Windau noterer 35/ pr. Favn à 343 Kbf. Kortprops til Grangemouth, 36/ South Alloa, Fres. 25 1/2 pr. 216 Kbf. til Calais, 6/ Sveller til Boston. Fra Königsberg betalles 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, fra Danzig 4/ à 4/1 1/2 pr. Ton Sukker til London fra Memel, 5/ à 5/6 pr. Load Sveller til engelsk Kulhavn paa Østkysten. Kulfragterne til Danmark og Østersøen er nede paa hidtil ukendte Lavmaal, og Laster er næsten ikke til at opdrive. Blandt de sidste Befragtninger skal vi nævne 3/4 1/2 Tyne/Neufahrwasser (1650), 3/9 Blyth/Libau (2300), 3/9 Wear/Malmö (3000), 3/9 Forth/Malmö

(1750), 3/10 1/2 Methil/Libau (1650), 4/3 Blyth/Kjøbenhavn (1050), 4/3 Fife/Frederikshavn (600), 4/3 Fife/Esbjerg (800).

Nordamerika fragter ikke meget, og Raterne lader gennemgaaende meget tilbage at ønske. Fra Baltimore betalles for Korn 1/6 Hull direkte, og for Petroleum fra New York 16 1/2 Cents til 3 Havne Java, 16 Taku Bar, 15 Australien (4 Lossenhavn). For Bomuld fra Wilmington betalles kun 19/ à 20/ til Liverpool eller Bremen.

Fra Golfen faas kun 7/3 à 7/9 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet. 8/6 Danmark, medens der for Tømmer betalles 70/ til 2 Lossenhavne Kontinentet og/eller U. K., 92/6 Buenos Aires eller Rosario. Træfragterne fra Kanada pr. f. o. w. og senere har en flov Tendens. En 1,000 Std. Damper er sluttet til kun 37/6 for 4 Rejser fra Miramichi til Englands Vestkyst.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfole. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Johan Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Skibsbefragtning. Kommissionsforretning
Havnegade 47, Kjøbenhavn.
Tlf. 948. Telegramadr.: Kerholmstrøm.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilsom.
21, Havnegade 21.
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

R	2	Main Part of Japan and Korea.
N	147	Zuid-Chineesche Zee. Anamhus- en Naloena-elanden. 1: 500,000. 2 f.
+	46	Holland:
R	100	Forenede Stater i Nord-Amerika:
R	105	Bog. The Gulf and River St. Lawrence. Third edition. 1908.
R	60	Bog. West Coast of Africa. Third edition. 1908.
R	72	Tyskland:
R	88	Die Ostsee, Mittl. Teil (mit 13 Plänen). 1: 600,000. 4,20 M.
		Stettiner Hafn, Ostsee, Deutsche Küste (2 Nebenkarten, 1 Plan). 1: 75,000. 3,20 M.
		Helgoland, Nordsee, Deutsche Bucht. 1: 15,000. 3,10 M.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 21./1. for Antwerpen. Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 12./1. — Algarve, Borries, ank. hertil 21./1. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 18./1. — A. N. Hansen, Paaske, oplagt her. — Antwerpen, Madsen, ank. Smyrna 20./1. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 12./1. — Arno, Strubberg, ank. Genua 18./1. — Aurora, Fischer, ank. Reval 12./1. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Rotterdam 20./1. hertil. — Beira, Lunge, pass. Creuch 18./1. for Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansund 17./1. til New York. — Chr. Broberg, pass. Hamsthalm 20./1. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 20./1. — Dagmar, Bogvad, afg. Havre 20./1. til Dunkerque. — Esbjerg, Struve, ank. Libau 20./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 25./12. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 18./1. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, Sorensen, pass. Brunshüttel 21./1. for Hull. — Helvig Olav, Holst, oplagt her. — Hengest, Munch, afg. Newcastle 19./1. hertil. — Hjelm, Sorensen, ank. Stettin 19./1. — Holar, Svau, ank. Stettin 20./1. — I. C. Jacobseu, Petersen, oplagt her. — Jolantha, Simonsen, ank. Libau 14./1. — Kasan, Hansen, pass. Brunshüttel 19./1. for London. — Kentucky, Andersen, afg. Kristiania 20./1. til Boston. — Kiev, Jorgensen, afg. Catania 19./1. til Palermo. — Kursk, Gommesen, afg. Swansea 20./1. til Libau. — Leopold II, Rasmussen, afg. herfra 20./1. til Windau. — Loire, Craignou, oplagt Bordeaux. — Louise, Kruse, pass. Brunshüttel 19./1. for Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, afg. New York 19./1. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Havre 18./1. — Morso, Oest-Jacobsen, laster her for Dauzig. — Moskov, Jonsen, ank. Riga 13./1. — Nicolai II, Clauson-Kaas, pass. Dartmouth 19./1. for New York. — Nordjylland, Kragh, ank. London 18./1. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 16./1. — Omsk, Harder, ank. Windau 13./1. — Oscar II, Hempel, oplagt her. — Perm, Christensen, ank. Libau 20./1. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 20./1. — Riberhuus, Bonnelykke, oplagt her. — Rogaland, Wiese, afg. Manchester 16./1. til Liverpool. — Saga, Wiberg, ank. hertil 16./1. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 17./1. hertil. — Tiber, Beck, oplagt her. — Tyr, Thu-

ning, afg. herfra 19./1. til Windau. — United States, Wulff, oplagt her. — Vendsyssel, Jacobaus, ank. hertil 16./1. — Karin, Rühberg, ank. hertil 21./1.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Berwick 20./1. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. San Feliu 13./1. — Elina, Rathje, ank. Savona 13./1. — Therese, Pedersen, afg. Tunis 9./1. — Jeanne, Löffler, ank. Almeria 19./1. — Vera, Riso, ank. Malmo 16./1. — Daisy, Lagesen, ank. Bristol 17./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Palermo 14./1. — Russia, Poulsen, ank. Algier 21./1. — Carl Hecksber, Starck, ank. Grangemouth 19./1. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 7./1. — Normannia, Erichsen, ank. New Orleans 11./1. — Euxinia, Dam-Larsen, afg. Filadelfia 4./1. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 9./1. — Livonia, Lindberg, ank. Soussa 13./1.

Østergaard. Cimbrina, Poulsen, afg. Helsingør 11./1. — Patria, Nielsen, ank. Filadelfia 19./1. — Gratia, Sorensen, afg. Beyrouth 15./1. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 15./1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./1. — Gallia, Petersen, ank. Wilmington 10./1. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Savannah 19./1. — Sarmatia, Pedersen, ank. Genua 13./1. — Kotonia, Rasmussen, ank. Bergen 19./1.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Bilbao 13./1. — Granaria, Jorgensen, afg. Delaware 20./1. — Carbonia, Mathiasen, afg. Rouen 19./1. — Estonia, Winekler, ank. Neapel 17./1.

Dan. Fionia, Sorensen, ank. Königsberg 20./1. — Selandia, Troensegaard, afg. Rotterdam 19./1. — Scalia, Jensen, ank. Tampico 19./1. — Frumentia, Andersen, ank. Kjøbenhavn 6./1. — Boscia, Skovgaard, ank. Marbella 17./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 18./1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Dakar 31./12. til Gullport. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Savannah 30./12. til Hamburg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savannah 1./1. til Rotterdam. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 15./1. til River Plate. — Helmer Moreh, Thorsoc, ank. Pensacola 17./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./1. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Stettin 20./1. — Wladimir Sawin,

Carstensen, afg. St. Lucia 19./1. til Gullport. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Windau 18./1. til Dankerque. — Johan Siem, Nielsen, afg. Rotterdam 19./1. til Blyth. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Grangemouth 20./1. til Aarhus.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Methil 19./1. — Nautik, N. Nielsen, ank. Blyth 19./1. — Noxos, Basse, afg. Almunecar 17./1. til Valencia. — Fylla, Christensen, afg. Norrköping 18./1. til Dauzig. — Dagmar, Mathiesen, ank. Methil 19./1. — Nerma, Schiff, afg. Emden 18./1. til Ipswich. — Alfa, Lauritsen, afg. Stettin 19./1. til Cardiff. — Johanne, Mikkelsen, afg. Esbjerg 18./1. til Alcoa. — Laura, Pedersen, passeret Helsingør 18./1. til Gloucester.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Bordeaux 8./1. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 20./1. — Paris, Tholander, afg. Boness 18./1. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, afg. Barry 11./1. til Cardiff.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Rouen 19./1. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Licatu 12./1. — Roma, v. Thun, afg. Barry 15./1. til Dakur.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Windau 18./1. til Ghent. — Brattingsborg, Andersen, ank. Herrenwiech 17./1. — Flynderborg, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 18./1. til Firth of Forth. — Fredensborg, Fiseher, ank. Svendborg 17./1. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Bougie 16./1. til Middlesbrough. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Barry 9./1. til Marseille. — Kronborg, Jensen, afg. Cardiff 15./1. til Neapel. — Skanderborg, Jensen, afg. Kjøbenhavn 16./1. til West Hartlepool. — Stegelborg, Lund, afg. Neapel 18./1. til Bougie. — Stjerneborg, Lund, afg. Frederikshavn 17./1. til Sunderland. — Søborg, Hansen, ank. Genua 4./1. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 19./1.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Sunderland 19./1. til Kjøbenhavn. — Marselisborg, Larsen, ank. Barry 17./1. — Silkeborg, Pedersen, afg. Ghent 18./1. til Methil. — Skodsborg, Agerlin, afg. Huelva 15./1. til Odessa. — Tuborg, Smith, afg. Martaganem 18./1. til Susa. — Ulfborg, Møllerup, afg. Libau 16./1. til Cardiff.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. Marseille 18./1. — Jægersborg, Larsen, afg. Amsterdam 20./1. til Rotterdam. — Taarnborg, Matzen, ank. Antwerpen 9./1.

Høneborg. Høneborg, Nielsen, ank. Grangemouth 20./1.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Cardiff 14./1. til Nyborg.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Methil 16./1. til Korsør.

Jylland. Ingrid, Winther, pass. Helsingør 18./1. for London.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Methil 20./1. til Haderslev. — Alex. Skou, afg. Tynø 13./1. til Oporto. — Dagny, Sørensen, ank. Lissabon 17./1. — Mary, Clausen, ank. Burntisland 20./1.

Det asiatiske Kompagni. Baudon, Thomsen, ank. Middlesbrough 19./1. — Tranquebar, van Neurs, ank. Antwerpen 14./1. — Cathay, Kruse, afg. Suez 12./1. til Hongkong. — Bintaug, Gabe, ank. Bangkok 13./1. — Siam, Cortsen, afg. Shanghai 11./1. til Hongkong. — Samui, de Fine Licht, afg. Port Suid 13./1. til London. — Sibirien, Madsen, ank. Kiel 15./1. — Anamba, Juel-Hansen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Cambodia, Knudsen, afg. Delagoa Bay 7./1. til Tjilatjap. — Indien, Berg, afg. Mangalore 10./1. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 12./1. — St. Jan, Ingemann, afg. London 19./1. til Rotterdam. — St. Croix, Christensen, ank. Helsingør 6./1.

Ærs. Energi, Svane, ank. Neustadt 17./1.

Torm. Sara, Jensen, afg. Frederikshavn 17./1. — Helene, Sørensen, ank. Dunston 17./1. — Agnete, Petersen, afg. Hull 19./1. — Hernia, Hansen, afg. Blyth 20./1. — Alice, Schultz, afg. Boness 19./1.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Tynø 17./1. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Esbjerg 19./1. — Ajax, Brøsen, afg. Methil 20./1. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Rochefort 16./1. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Barry 14./1.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Rio de Janeiro 13./1. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Savona 14./1. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Leghorn 13./1. — Urania, Clausen, oplagt Kjøbenhavn. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kjøbenhavn 17./1. — England, Andersen, ank. Kjøge 20./1. — Holland, Poulsen, ank. Aarhus 5./1. — Rusland, Madsen, afg. Tynø Dock 16./1. — Europa, Hansen, afg. Carthage 12./1. — Belgien, Nielsen, ank. Hull 17./1.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, afg. Barry 18./1. til Rouen. — Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 8./1. — Newton, Andersen, ank. Genua 19./1. — Washington, Nielsen, ank. Fredericia 19./1.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 18./1. — Vera, Thing, afg. Königsberg 14./1. til London. — Freja, Nielsen, ank. Brevik 20./1.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Horsens 19./1. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Korsør 18./1. til Burntisland. — Rimfaxe, afg. Burntisland 20./1. til Gjedser.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 18./1. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 19./1. til Boness.

Sejlskibe.

Svendborg. Gaa, Petersen, ank. Trapania 12./1. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Libau 14./1. — Primula, Carlsen, ank. Tairfort 14./1. — Emanuel, Bentzen, ank. Mullerup Red 16./1. — Nanna, Madsen, ank. Courseulles 15./1. — Martin, Wilde, ank. Skagen 17./1. — Iris, Hansen, ank. Newcastle 15./1. — Cornwall, Petersen, ank. Flekkerø 16./1. — Solon, Rasch, ank. North Shields 18./1. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Courseulles 19./1. — Jason, Hansen, ank. Leith 19./1. — Ignatz Breum, Lund, ank. Boness 20./1.

Ærs. Yrsa, afg. St. Ybes 13./1. til Aalborg. — Johanne, Østerman, ank. Havre 17./1. — Aungar, Jørgensen, ank. Rio Grande 16./1. — Nauta, Stærke, ank. Hull Red 18./1.

INDHOLD:

Sofartens Ulykkesforsikringslov. — Kjøbenhavn, d. 22. Januar 1909. — Fragtmarkedet. — 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 Røtter og Ustøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hasna“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Splil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 6. Februar d. A. Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af Formand.
- 2) Valg af 4 Repræsentanter.
- 3) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1908 vil ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den 1. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 20. Januar 1909.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Patent til Salg.

Det Elektroingeniør Thomas Leopold Wilson, Ottawa, Kanada, tilstaaede danske Patent Nr. 8236 paa en Lysbøje kan erholdes til Købs, eller Fabrikationsretten erhverves, ved Henvendelse til

Lehmann & Ree,
Vimmelskaftet 48

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion over et Skib.

Tirsdagen den 9. Februar førstk., Eftermiddag Kl. 3. afholdes efter Begæring af Overretssagfører R. B. Christiansen i Randers paa en Udlægshavers Vegne offentlig Auktion paa Skibstømmerpladsen ved Randers Havn over den der beliggende Galease „Fortuna“ af Graasten. Skibet maaler 35,04 Brutto Reg.-Tons, 25,14 Netto Reg.-Tons. Skibet er ældre, men stærkt, nylig repareret og forsynet med Sejl, Ankere, Kæder og alt Tilbehør. Det kan beses ved Høvenvelde til Skibsbygmester P. Larsen i Randers. Konditionerne ligger til Efteraen hos Overretssagfører Christiansen i Randers, der ogsaa meddeleer Oplysninger.

Randers Borgmesterkontor, den 20. Januar 1909.

D. Svane.

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.

Telegraphlo Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverelde 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

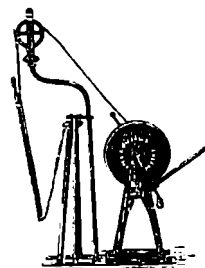
Taifuntrosser.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

1 Kjøbenhavn.

tegnur 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



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.

Bugsørselskabet 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, Kjøbenhavn.

Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincoba“. Telefon 3283.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes
Forlang Prællate 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 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 26. Januar 1909.

16. 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 Færver — Bitumen Paint
Slangar af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskranse og
Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, 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
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.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Sinearbejde 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 Juølgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjobmagergade 18.

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

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

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.

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarende Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvebringelse 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.

Paa

Søkort-Arkivet

forhandles:

Haandbog for Søværnet for 1909. Pris: Kr. 1.25.

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.

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 Statsbaedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn, Privattelefon Vester 510.

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.

Faaes 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. Schauby, 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.

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion over et Skib.

Tirsdagen den 9. Februar førstk., Eftermiddag Kl. 9. afholdes efter Begæring af Overretssagfører R. B. Christiansen i Randers paa en Udægshavers Vegne offentlig Auktion paa Skibstømmerpladsen ved Randers Havn over den der beliggende Galease „Fortuna“ af Graasten. Skibet maaler 35,04 Brutto Reg.-Tons, 25,14 Netto Reg.-Tons. Skibet er ældre, men stærkt, nylig repareret og forsynet med Sejl, Ankere, Kæder og alt Tilbehør. Det kan beses ved Henvendelse til Skibsbygmester P. Larsen i Randers. Konditionerne ligger til Eftersyn hos Overretssagfører Christiansen i Randers, der ogsaa meddeler Oplysninger.

Randers Borgmesterkontor, den 20. Januar 1909.

D. Svane.

Tuborg Porter

Kraftig, fyldig, velmagende.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon
(8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse

Telefon-Nr.

16. Holmens Kanal.

Private.

6.

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 Søuhre.

BØCKMANN & NIELSEN

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

Broen Falster—Masnedø og Sejlskibsfarten.

Blandt de talrige Spørgsmaal, der behandlede paa den nys afholdte Generalforsamling i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe, berører intet i den Grad Sejlskibsfartens mest vitale Interesser som Spørgsmaalet Falster-Masnedø Broen — i hvert Fald for Smaaskibenes Vedkommende, thi disses Ve og Vel maa, efter hvad der nu foreligger oplyst, siges at være uløseligt knyttet til Løsningen af Brospørgsmaalet. At dette virkelig er Tilfældet, vil til Fulde fremgaa af det Referat af Generalforsamlingen, der paabegyndes i nærværende Nummer af Bladet. Pladshensyn hindrer os desværre i at optage hele Referatet i et enkelt Nummer, og af Hensyn til det fremrykkede Stadium, som denne Sag i Øjeblikket befinder sig paa, maa vi derfor foretrække at hidsætte nedenstaaende Kritik af Lovforslaget, der skyldes Hr. Kommandør R. Hammer.

Kommandør Hammer har fra sine Opmaalingsarbejder et indgaaende Kendskab til det paagældende Farvand, og hans Artikel faar væsentlig forøget Interesse derved, at i hvert Fald det deri indeholdte Forslag til Anlæg af en Læmole Vest for Broen allerede paa det nærværende Tidspunkt tør siges at have vundet Tilslutning indenfor ledende Kredse i Sejlskibsrederi-Foreningens Afdeling for mindre Skibe.

Lovforslaget om en Bro over Storstrømmen fra Ore-hoved til Masnedø, som i denne Tid behandles i Folketinget, har bragt Uro og Bekymring ind i mangen Smaaskibsførers Sjæl, og i *Dansk Søfartstidende* har der allerede i flere Numre været udgydt bitre Ord fra forskellige Skibsføreres Side over den Bom, som Staten nu vil lægge i Vejen for dem i et frit og aabent Farvand og derved skaffe dem en betydelig Hindring i deres Erhverv. At disse Veklager i det Store og Hele er berettigede, kan der næppe rejses Tvivl om. Skibsførernes Interesser vil ganske sikkert blive ført frem for rette Vedkommende af Bestyrelsen i de Foreninger, som værner om Skibsførernes Interesser, men da Sagen har stor Betydning og netop i Øjeblikket behandles i et Udvalg i Folketinget, har jeg ment det gavnligt at belyse Spørgsmaalet »Skibsfarten over Broen nærmere, ikke mindst fordi Mangel paa Hensynlagen til berettigede Fordringer fra Skibsfartens Side meget let vil komme til at gaa ud over den almindelige Trafik, som netop skulde sikres ved Broens Anlæg.

Det maa først og fremmest erkendes, at der finder en meget betydelig Sejlads Sted i Farvandet Syd for Masnedø, særlig af mindre Sejlfartøjer. Skonnerter, Galeaser, Jagter o. l. Gennem de to østlige Indgange til Smaalandsfarvandet. »Bogestrommen« norden om Møen og »Grønsund« sønden om Møen, passerer daglig et betydeligt Antal af disse Fartøjer paa deres Vej til eller fra Sundet, svenske Havne eller den østlige Del af Østersøen. Jo mindre Fartøjerne er, jo mere foretrækker de denne kortere Sejlads i lukket Farvand fremfor den længere syd om Gjæder i mere aabent og udsat Farvand. Saa godt som alle de nævnte Fartøjer skal passere Strækningen mellem Falster og Masnedø, og der er ingen Tvivl om, at det er det Sted i Danmark, som har den største Sejlskibstrafik og det ikke alene om Dagen, men ogsaa om Natten. Allerede for en Del Aar siden blev Farvandet saa godt belyst ved Vinkelfyr o. l. at Sejladsen gennem Grønsund kan foregaa lige saa let om Natten som om Dagen. Mange Gange ser man særligt de fra Bogestrommen kommende Fartøjer stoppe i halvhundredvis paa Flakket Øst for Masnedø, for at afvente gunstig Lejlighed til at gaa videre Vest paa. Man kan tænke sig, hvilken enorm Betydning det har for disse Mennesker, at et stort, bredt Gennemsejlingsfarvand pludselig stoppes for dem ved Anlægget af en Bro, som til Tider spærrer al Passage og til andre Tider indsnævrer denne til en Svingbros Bredde. Den projekterede Gennemsejlingsaabning er ganske vist 44 m. altsaa betydeligt bredere end ved hidtil kendte Svingbroer i Danmark (ved Langebro er den 22 m), men til Trods herfor vil dog kun de færreste Sejlfartøjer kunne krydse sig igennem, naar Strømmen er imod, thi denne kan løbe meget haardt paa dette Sted. Denne Ulempe kan til en vis Grad afhjælpes ved at benytte Slæbedampere, som

vederlagsfrit kan yde Skibene Assistance, og saadant vil forhaabentlig ogsaa blive iværksat, men det er kun et daarligt Surrogat for den aabne og frie Sejlads. Og hvorledes vil det gaa om Natten? Alle andre Svingbroer i Danmark har hidtil lukket efter Solnedgang, men det kan da umuligt blive Tilfældet ved denne Bro; det Gode, som Staten har skænket Skibsfarten ved at gøre Farvandet sejlbart efter Mørkets Frembrud, kan da ikke berøves den paa Grund af Broen. Man maa gaa ud fra, at der, naar Broen er færdig, træffes en eller anden tilfredsstillende Ordning med Natsignalering, saa man kan benytte den hele Døgnet rundt.

En Sag, som derimod maa tages under Overvejelse straks, er, hvorledes Svingbroens Normalstilling skal være. Da Broen kun er bygget af Hensyn til Jernbanetrafikken, som foregaa til bestemte Tider i Døgnet, bør dens normale Stilling være aaben, saa at Passagen for Skibe bliver fri, saa længe Hensynet til Jernbanetrafikken ikke forbyder det. Svingbroen maa konstrueres med dette for Øje, fordi den maa gores saa stærk, at den kan taale den aabne Stilling som Normalstilling uden at have Piller til Understøttelse af Broens Ender. At Broen som Regel bør staa aaben for Skibsfarten, kan der ikke rejses Tvivl om, da Sejltrafikken jo vil være langt større end den Trafik af Gaaende, som muligt kan paaregnes, saafremt Broen lukkes.

Den største Vanskelighed, som tilmed vil medføre Fare for Broen, vil dog fremkomme under stormende Kuling af V. og NV. Hvorledes skal det gaa Sejlskibe, som Vest fra under saadanne Forhold med haard medgaaende Strøm og maaske usigtbart Vejr, søger at komme Farvandet ind. Et saadant Skib er ilde faren, naar det pludselig ser Signal om, at Broen ikke kan aabnes. Der er ikke andet at gøre, end at dreje til og forsøge at krydse ud eller at ankre. At krydse sig op imod Storm, Sø og haard Strøm er kun muligt for ganske faa velsejlende Skibe, de mange, der ikke kan det, maa søge at klare sig ved at ankre midt i det oprørte Farvand. Og saa kommer Spørgsmaalet: Vil Ankrene holde? Sandsynligheden herfor er meget ringe, de allerfleste Skibe vil uvægerligen gaa i Drift, saa at de inden mange Minutter og forinden Dampskibsassistance kan faas, er drevne ned paa Broen, hvor de ikke alene faar stort Havari paa Fartøjet, men sandsynligvis i den oprørte Sø vil hugge saa haardt imod Broen, at de foraarsager Havari paa denne og muligvis kan standse Trafikken for længere Tid.

Saadanne Katastropher vil uvægerligen indtræffe i stormende Kuling, saafremt Broen lægges som planlagt, og dette bør tages alvorligt i Betragtning, forinden et saa

kostbart Foretagende iværksættes, baade af Hensyn til Skibene og af Hensyn til Jernbanetrafikken.

Det er ikke Meningen af ovenanførte Grunde at komme med noget Indlæg til Fordel for den i Bemærkningerne til Lovforslaget nævnte Tunnel; en saadan vilde jo være den for Skibsfarten bedste Løsning, men dens Kostbarhed og de øvrige i Betænkningen paaviste Vanskeligheder er saa store, at man kan bøje af for dem. Naar Trafikken fordrer det, maa Skibsfarten tage de nødvendige Ulemper, men til Gengæld maa Staten ogsaa gøre alt for, at disse kan blive saa faa og saa lidt solelige som muligt.

Af Hensyn til den nævnte Fare for Kollisioner med Broen og Trafikstandsninger foraarsagede herved, vil det uden Tvivl før eller senere vise sig absolut nødvendigt at bygge en Læmole Vest for Broen, for at gøre det muligt for Skibe, som kommer Vest fra, at stoppe i Læ for Sø og Strøm; enten ved at fortoje i dertil udlagte Bøjer eller ved at ankre indtil Forholdene gør en Passage af Broen mulig. At dette ikke er en løs Antagelse, vil sikkert enhver Søkyndig indrømme, og det maa paa det bestemteste tilraades at tage fat paa Læmolen samtidig med Broen, saa at den kan være færdig, inden Farvandet lukkes.

En saadan Læmole vil kunne lægges fra Flakket ud for Orehoved-Pynten, c. 1 Fjerdingvej Vest for Broen, den bør ligge udenfor Landgrunden, for at undgaa Til-sanding, og have en Udstrækning af 500—600 Meter, samt forsynes med elektrisk Signalapparat, betjent fra Broen, saa at Skibe, som i usigbart Vejr kommer Vest fra, i Tide kan faa Underretning om, hvorvidt Broen kan passeres eller ej. Denne Læmole hindrer ikke Kollisioner med Broen, men den skaber en Mulighed for, at saadanne kan undgaa selv under vanskelige Forhold. Omkostningerne ved Anlægget af den vil ikke blive ringe, hvor store, kan næppe angives, før Undersøgelser paa Stedet er foretaget, men de bør uden Tvivl lages med i Beregningen af de samlede Udgifter, saafremt Broen skal bygges som planlagt.

En Bro som den foreslaede vil altid blive til stor Hindring for Sejladsen, og da betydelige Havarier med eventuelle Trafikstandsninger langtfra er udelukket, skal jeg henstille til nøje Overvejelse, om det ikke vilde være rettere at lægge Broen paa et Sted, hvor de paapegede Vanskeligheder vil være betydelig ringere.

Dette kan gøres ved at lægge Broen c. 1 Mil østligere, paa en Linie fra Farnæs Pynten (NØ, Pynt paa Falster) over Sortsø Gab til den lille Ø Faro, videre over Grunden Letten til Sjællands Sydkyst, med een Gennemsejling i Sortsø Gab og een i Lobet Syd for Sjælland. Ved en saadan Beliggenhed vil man opnaa følgende Fordele.

1) Broen vil komme til at ligge paa et for Skibsfarten betydeligt gunstigere Sted, idet der findes gode Stoppepladser for Skibe paa begge Sider af denne.

2) Selv om der skulde komme Kollisioner mellem Skibe og Broen, vil denne være meget mindre udsat for Fare, fordi der her ikke vil kunne staa saa høj Sø som Syd for Masnedø.

3) Sejladsen gennem Broerne vil indskrænkes omtrent til det halve, idet hver Bro kun faar Trafikken fra eet Gennemsejlingsfarvand, henholdsvis »Bøgestrommen« eller »Grønsund«.

4) Broens Udstrækning vil blive betydeligt mindre. Efter det forelagte Lovforslag vil der til Broen Falster—Masnedø kræves en Bro-længde af 2208 m og Dæmninger af 1650 m Længde. Over Faro vil Bro-længden blive c. 1320 m og Dæmningerne c. 1700 m, altsaa en besparelse af Bro-længde paa c. 888 m.

Desværre er Dybden i Sortsø Gab betydeligt større end Dybden i Storstrømmen, nemlig c. 15 Favne imod c. 8 Favne, saa denne Del af Broen vil blive betydeligt dyrere at anlægge. En Merudgift vil fremkomme med de to Svingbroer, af hvilke dog den nærmest Sjællandssiden kun behøver en meget ringere Gennemsnitsaabning (c. 20 m),

men herved maa det erindres, at den nuværende Bro over Sundet mellem Sjælland og Masnedø bliver overflødig og disponibel. Som Ekstraudgift ved den her foreslaede Plan kommer endnu Anlæg af en Jernbanelinie fra et Sted i Nærheden af Nørre Alslev til Farnæs Pynt og fra Broens Endepunkt omtrent udfor Vestenbæk Strandskov paa Sjælland til Jernbanelinien Nord for Vordingborg, tilsammen en Strækning af c. 16 km eller 2 Mil.

Om den økonomiske Side af den her skitserede Plan kan jeg ikke udtale mig, den fordrer i høj Grad Undersøgelse paa Stedet, særlig af Bundforholdene i Sortsø Gab, men saafremt den kan realiseres indenfor nogenlunde rimelige pekuniære Grænser, vil man som paavist opnaa flere betydelige Fordele, saavel for Skibsfarten som for Sikkerheden af den saa betydningsfulde Trafik via Gjeser—Warnemünde.

Kjøbenhavn, d. 26. Januar 1909.

Paa Generalforsamlingen for Dansk Sejlskibsrederiforenings Afdeling for mindre Skibe i Marstal den 16de Januar vedtoges følgende Resolution:

Generalforsamlingen for Dansk Sejlskibsrederiforenings Afdeling for mindre Skibe udtaler, at den projekterede Broforbindelse mellem Falster og Masnedø vil blive en saa væsentlig Hindring og Fare ved Udøvelsen af Sejlskibserhvervet, at Foreningen maa anse det for ønskeligt, at dette Broprojekt opgives, hvis ikke Broen kan gøres saa høj, at der kan sejles under den, eller at den eventuelt erstattes af en Tunnel. Hvis dette ikke kan gøres, tillader Foreningen sig ærbødigt at henstille, at der, hvis Bygningen af Broen vedtages, i videste Omfang maa blive taget saadanne Forholdsregler fra Statens Side, at den Fare, som denne Bro altid vil være for Sejladsen og for Liv og Gods, maa blive bragt ned til det mindst mulige, og især maa Generalforsamlingen anse det for nødvendigt, at der bygges en Læmole ud fra Dyrefodsgrunden, samt at der stationeres Bugserbaade til uden Vederlag at hjælpe Skibene gennem Broen, saa at Sejladsen kan foregaa saa vidt muligt ubindret baade Nat og Dag.

Masnedø Broen. Folketingets Udvalg angaaende Masnedø Broen agter i Følge »Dannebrog« at foretage en Rejse til Masnedø Sund og Orehoved for at studere Spørgsmaalet paa Stedet.

Under 23. Januar har Ministeriet for Handel og Søfart nedsat en Kommission til at udarbejde Lovudkast om Tilsyn med Sejlskibe.

Til at indtræde som Medlemmer af Kommissionen har Ministeriet udnævnt: Underdirektor ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen som Formand, Skibsbygmester S. Abrahamson af Esbjerg, Formanden for Bestyrelsen for Sømandenes Forbund, S. V. Andersen af Kjøbenhavn, Direktør N. J. Høst af Kjøbenhavn, Medlem af Bestyrelsen for »Dansk Fiskeriforening«, Kutterfører M. C. Jensen af Grenaa, Skibsreder og Skibsbygmester J. Ph. Jørgensen af Thurø, Formanden for Bestyrelsen for Skipperforeningen, fhv. Skibsfører A. V. Knudsen af Kjøbenhavn, Inspektør Chr. Olsen af Kjøbenhavn, Skibsreder N. E. Schmidt af Marstal og Cand. juris, konstitueret Fuldmægtig i Ministeriet for Handel og Søfart P. Herschend.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har vi modtaget følgende Beretning fra det kgl. Konsulat i Hull, dateret d. 23. December 1908:

Om Bord i et til Grimsby fornylig indkommet britisk Skib, Dampskibet »Ashton«, er forekommet et Tilfælde, som synes at være af ikke ringe Betydning for Skibsfarten.

Ved det nævnte Skibs Ankomst fra Antwerpen anmeldte Føreren, at flere Passagerer var døde under Rejsen. Ved Forhør, som afsluttedes d. 21. ds., blev det konstateret, at Dødsfaldene skyldtes en giftig Gasart, der hidrørte fra et Parti af c. 9 Tons Ferro silicon (Kiseljern) i Lasten.

Med Hensyn til Befordring af denne Varesort er der allerede for nogen Tid siden udstedt Advarsel fra det britiske Board of Trade, og i det her omhandlede Tilfælde siges Godset at være bleven modtaget om Bord med Afskibereis Forsikring om, at det ved en ny Produktionsmetode var bleven uskadeliggjort.

Baade og Redningsapparater. Board of Trade har fornylig, grundet paa Kendsgerninger som er kommet for Dagens Lys, ladet følgende Cirkulære bekendtgøre i »Shipp. Gaz.«:

Redere og Skibsføreres Opmærksomhed henledes paa den Bestemmelse, at Baade, Redningskranse, Redningsbæltter og andre Redningsapparater om Bord i ethvert Skib skal holdes i en saadan Stand, at de til enhver Tid er parat til øjeblikkelig Brug og, at »Section 430 of the Merchant Shipping Act, 1894« fastsætter en stor Bøde, hvor dette ikke er Tilfældet.

Føreren af et engelsk Skib blev fornylig idømt den højeste Bøde, 50 £, for Overtrædelse af dette Paabud.

For at sikre sig at Apparaterne altid er rede til Brug, er det nødvendigt, at Baadene regelmæssigt bliver sat ud i Vandet og prøvet, og at Redningsbæltter og Redningskranse hyppigt bliver efterset.

I Henhold til »Section 9 of the Merchant Shipping Act, 1906«, skal der gøres en Tilførsel i Skibsdagbogen, hver Gang der har været afholdt Øvelser med Baadene, og Redningsapparaterne er blevet undersøgt, idet enhver Tilførsel skal ske saa hurtigt som muligt efter de Øvelser eller Eftersyn til hvilke den hentyder.

Enhver der med Forsæt foretager falske eller misvisende Tilførsler i Dagbogen ifalder, naar han kan overbevises derom, en Bøde paa op til 100 £.

Regler for Bugsering i amerikanske Farvande. Den 1. Februar 1909 vil, i Følge »Shipp. Gaz.«, en Del Bestemmelser, som begrænser Længden af Slæbetrossen mellem Slæbedamperen og det bugserede Skib, træde i Kraft, for indenlandske Farvande i De Forenede Stater. Blandt disse anføres:

»Naar søgaende Skibe bugseres i indenlandske Farvande i De Forenede Stater, indskrænkes hele Bugserflotillens Længde til 4 Skibe, inklusive det bugserende Skib eller Skibe.

Slæbetrossens Længde indskrænkes til 75 Favne, maalt fra Agterstævnen af det ene Skib til Boven af det efterfølgende, og skal i alle Tilfælde forkortes saa meget som Vejr og Sø tillader.

I Tilfælde, hvor Føreren af Slæbedamperen finder den befalede Længde af Slæbetrossen farlig paa Grund af Vejr og Sø, kan han, med visse nærmere betegnede Forbehold, undlade at forkorte Slæbetrossen.

Herefter følger Regler for Bugsering i en Del særlig nævnte Farvande og Straffebestemmelser for den Forer af en Bugserbaad, som overtræder disse Regler.

Foreningen Dannevirke har sendt os sin Flagkalender for Aaret 1909. Den er et net og tiltalende Paphæfte, som paa en tydelig Maade angiver de Dage, da vort Flag bør vaje til Minde om Historiens Mærkedage. Kalenderen faas i alle Boglader for 50 Øre.

Broderkredsen paa Havet afholdt d. 17. og 18. Januar Aarsmøde i Nordby paa Fanø. Kredsens Formand, Kommandør Vøhtz, og et stort Antal Medlemmer overværede Mødet.

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.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholdt som tidligere meddelt sin aarlige Generalforsamling i Marstal d. 16 ds.

Der var mødt en ret talrig Forsamling, hvoraf ikke faa af Hovedforeningens Medlemmer, og da der stod mange og vigtige Sager paa Dagsordenen, der alle blev indgaaende drøftet, varede Mødet fra Kl. 11 Fm. til Kl. c. 6 Em., kun afbrudt af en kort Middagspavse.

Om det end under Forhandlingerne viste sig, at der fremkom divergerende Meninger paa flere Punkter, maa det siges, at Mødet forløb i al ønskelig Fordragelighed, og vi tror, særlig for en enkelt Sags Vedkommende, at de enstemmige Udtalelser, der fremkom herom, ikke kan undlade at vække Opmærksomhed paa rette Steder. Vi sigter hermed til den projekterede Jernbaneforbindelse mellem Falster og Masnedø.

Foreningens Formand, Kaptajn Jensen, Hellerup, bød Forsamlingen Velkommen, hvorefter han mindede i faa Ord om Foreningens tidligere nu afdøde Sekretær, Mægler Nicolaisen, Aarhus, og om det Arbejde — særlig Afkællingen af Vægtgarantien for Østersøen — som Nicolaisen havde udført for Foreningen, medens han endnu var i Besiddelse af sin fulde Arbejdskraft.

Kaptajn Albertsen, Marstal, valgtes herefter til Dirigent, og gav Ordet til Afdelingens Sekretær, Translator Rasmussen, Svendborg, der gennemgik

Beretning og Regnskab.

Foreningens Formue var i det forløbne Aar steget c. 200 Kr. til Trods for flere ekstraordinære Udgifter til Rejser og Kontorrekvisitter. Der gaves Decharge for Regnskabet.

Sekretæren meddelte, at de Sager, man paa Generalforsamlingen sidste Aar vedtog at ansøge om, var oversendt til Hovedforeningen. Af disse vilde han nævne Ledesfyrene over Løgstør Grunde, Møens Fyr, og en Lydhøje ved Kirkegrunden, der i det væsentlige var gennemført. Spørgsmaalet om den indskrænkede Fart, var opstaaet ved Navigationskommissions Flertallets mærkelige Forslag, som gik ud paa at indskrænke denne Fart til Linien Kalmar—Rügenwalde. Fællesrepræsentationen har imidlertid anbefalet Afdelingens Andragende om at ud-

vide den indskrænkede Fart til hele Østersøen, finske og bolniske Bugt, hvorfor man havde det bedste Haab om et godt Resultat. Taleren mindede i Forbindelse hermed om, at Søfartsministeriet utvivlsomt vilde støtte sig til Fællesrepræsentationen i Fremtiden, hvorfor denne vilde blive af stor Betydning for Søfarten.

D. S. R. F. var betænkt paa at blive fyldigere repræsenteret i Fællesrepræsentationen, saaledes at Afdelingen vilde opnaa en særlig Repræsentant.

Sagen om hollandske Skibes Kystfart laa nu i Ministeriet.

Taleren omtalte de daarlige Forhold ved Fakse Havn. Hovedforeningen har ikke fremmet denne Sag, hvorfor Afdelingen har henvendt sig til Indenrigsministeren, der utvivlsomt maa have saa meget Tilsyn med Havnene, at de besøgende Skibe kan faa den fornødne Beskyttelse mod Vind og Sø, eftersom Havneafgifterne approberes af nævnte Minister.

Indtægt.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Indgaaet fra følgende Kredse:		
Marstal	838 25	
Kolding	405 78	
Bornholm	404 08	
Bandholm	285 93	
Aarhus	256 97	
Aalborg	243 31	
Svendborg	201 25	
Nyord og Stege	158 18	
Fakse	156 51	
Odense	123 21	
Langeland	114 25	
Kjøbenhavn	108 53	
Dragør	101 67	
Nyborg	74 46	
	3,472 38	
Personlige Medlemmer	98 00	
Renter	81 69	
Formue pr. 1. Januar 1908	2,383 89	
	6,035 96	
Beholdning ult. December 1908	2,577 76	

Udgift.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Udbetalt til D. S. R. F. for:		
Marstal	512 88	
Kolding	266 30	
Bornholm	268 80	
Bandholm	188 75	
Aarhus	163 40	
Aalborg	174 69	
Svendborg	113 48	
Nyord og Stege	113 90	
Fakse	101 10	
Odense	84 40	
Langeland	93 10	
Kjøbenhavn	76 80	
Dragør	64 95	
Nyborg	48 30	
	2,330 85	
Personlige Medlemmer	105 00	
Kredsformændene (Rejser og Annoncer)	402 15	
Rejser og Repræsentation	163 41	
Kontorrekvisitter, Porto, Telegrammer og Telefon m. m.	92 65	
Oversendelse af Foreningens Sager (Afsendrens Ulejlighed 13,89)	15 61	
Annoncer og Tryksager	48 53	
Sekretærens Gage	300 00	
Ballance-Konto	2,577 76	
	6,035 96	

Afdelingens Stilling til Nordevropæisk Sejlskibereder-Forbund.

Kaptajn Nielsen, Svendborg: Forbundet blev stiftet i de bedste Hensigter og med de bedste Forhaabninger om, at det vilde blive til Gavn. Sammenslutningen med de andre Nationer var faldet uheldig ud. Sagen om Foreningens Stilling til Forbundet kom for i Vejle, men efter Talerens Mening under Forudsætning af, at de svenske og tyske Skibe ogsaa tiltraadte Forbundet.

Taleren maatte imidlertid beklage, at de tyske og svenske Skibe ikke kom med i Forbundet og ankede over, at den mindre Afdeling var tvungen til at være i Forbundet, naar dette ikke ogsaa var Tilfældet med Hovedforeningen. Han klagede over de mange Ekstraudgifter, hvorfra Tanken om Udmeldelse, der var opstaaet i Svendborg, sikkert stammede; iøvrigt vilde han ikke sige noget ondt om Forbundet.

Dirigenten protesterede paa det bestemteste mod Niensens Udtalelse om Vejlemødet. Resolutionen var korrekt affattet. Han var den, der var fremkommet med Forslaget om at indmelde Afdelingen i Forbundet, men erindrede nok, at Nielsen stred imod; da alle de Tilstedeværende gik med til Forslaget, bøjede han sig dog loyalt. Er der end ikke udrettet saa meget, bør vi huske paa, at hele denne Sammenslutning endnu er saa ung. Sidste Aar afholdt vi vor Generalforsamling ret sent, i Aar haaber jeg, at det bedre skal lykkes at paavirke de tyske og svenske Foreninger, saa der opnaas Underskrifter paa at holde Raterne. I Afdelingen staar vi stadig med de 80 pCt. af Medlemmernes Underskrift. Der er ikke gjort tilstrækkeligt Arbejde i Nabolandene, men tager man bedre fat dér, vil det gavne os, og vi skal da nok faa noget udrettet. Taleren kunde ikke forstaa, hvorfor det ikke skulde være rigtigt, at Sejlskibsrederne sluttede sig sammen med det Formaal, at faa taalelige Levevilkaar. Enhver Stand søgte Sammenslutning for at varetage sine økonomiske Interesser, ja, man kan næppe se saa langt nedad, at ikke enhver Samfundsklasse har sin Organisation. Uden Sammenslutning vil vi arbejde hen til vor egen Ruin. Jeg skal indrømme, at Hr. Nielsen har Ret, naar han mener, at det bør ikke være de mindre Skibe alene, der skal være tvungne Medlemmer af Forbundet, det bør ogsaa være Tilfældet med de større.

Sekretær Minor Rasmussen vilde bestemt hævde overfor Kaptajn Nielsen, at alt var foretaget korrekt paa Vejlemødet. Betingelsen, for at Afdelingen skulde melde sig ind i Forbundet, var den, at Forbundet indkaldte de fremmede Foreninger til et Møde, og at der paa dette blev vedtaget ensartede og fælles Rater. Afdelingens Deltagere i dette Møde blev valgt i Vejle. Mødet blev afholdt i Kjøbenhavn d. 25.—27. Februar samme Aar, hvor da Raterne vedtoges. Herefter er Afdelingen af alle betragtet som indmeldt i Forbundet. Hvis man oplæser Resolutionen fra Vejlemødet, skal det vise sig, at den er korrekt i alle Enkeltheder. Kaptajn Niensens Opfattelse kan ikke forrykke disse Kendsgerninger.

Kaptajn Nielsen fastholdt sin Opfattelse om, at Forudsætningen for Afdelingens Indmeldelse var, at tyske og svenske Skibe tiltraadte Forbundet.

Minor Rasmussen: Paa det daværende Tidspunkt og med de Bestemmelser, der var taget paa Malmøforeningens nylig afholdte Generalforsamling og paa Norsk Sejlskibsrederforenings Generalforsamling i Kristiania, kunde man umuligt vente at faa Svenskerne og Nordmændene indmeldt i Forbundet. Alt hvad man kunde haabe at opnaa var Samarbejde ved Hjælp af fælles Rater. Dette blev opnaaet med alle de udenlandske Foreninger.

Sekretær Rasmussen, Svendborg: Fra nogle Steder var der kommet Udtalelser mod Forbundet og ogsaa et Par Udmeldelser.

Kaptajn Jacobsen, Rudkjøbing mente, at Hovedsagen var Kontingentet. Det var allerede galt nok, medens dette var 5 Øre, men med 10 Øre kunde man befrygte Udmeldelser.

Dirigenten: Tanken om Udmeldelse var en Falliterklæring, og han vilde indtrængende opfordre Medlemmerne til at holde fast.

Kaptajn Clausen, Rønne, beklager, at Sammenholdet ikke er stærkere. Paa Bornholm vil man holde fast trods Udgifterne. Vi har stadig Haab og Tillid til Sagen.

Formanden meddelte, at paa et Møde i Kjøbenhavn i December var Stemningen ikke for Udmeldelse, men Tiderne var daarlige, saa at det ikke var let at faa Sagen fremmet tilhørligt. Forbundet er godt nok, og vi vil støtte det.

Dirigenten forstaaer ikke de mindre Skibes Stilling i Svendborgkredsen, hvor dog alle de større Skibe er med i Forbundet, og vil anbefale en Resolution, der udtaler, at alle de større Skibe skal tiltræde Forbundet.

Kaptajn Nielsen, Svendborg, haaber ikke han er blevet misforstaaet. Hvis vi kan gennemføre Sagen, vil det være godt. De større Skibe bør være med, ellers er det de mindre, der skal støtte Forbundet. Det fandt han ikke rigtigt.

Kaptajn Rasmussen, Marstal, ankede over Kornraterne til Norge og mente, at der kun burde være to Rater og med Tillæg af 50 Øre for hvert Skod.

Kaptajn Christensen, Aarhus: Vil man opnaa noget, maa man bringe Ofre, nien det er med denne Sag som med andre, saa snart der røres ved Pengepungen, er det galt. Taleren kunde fuldtud slutte sig til Dirigentens Udtalelse om, at det vilde være en Falliterklæring, hvis man ikke holdt fast. Tyskerne arbejder mere ihærdigt end Svenskerne. Hvis der blev arbejdet kraftigere i Nabolandene, vilde dette styrke os.

Mægler R. S. Hansen, Thurø: En Herre udtalte før, at det var Pengespørgsmaalet det galdt. Dette kunde han ikke tænke spillede nogen større Rolle. Ethvert Foretagende har sine Børnesygdomme, men Forbundet har gjort sin Nytte, og holder vi ud, vil det nok vise sig, at det bliver godt. Med Tiden vil Organisationerne arbejde sig stærkere, og Samarbejdet blive bedre. Taleren vil henstille til alle at holde ud.

Paa en Forespørgsel fra Kaptajn Rasmussen, Marstal, udtalte Minor Rasmussen sig om det Organisationsarbejde, der var udført i Sverig. De derværende Foreninger bevilgede sidste Aar Penge til en Agitationsrejse, hvorved man opnaaede Tilslutning til Organisationerne af c. 25,000 Tons.

Han vilde tilføje, at vore nærmeste Nabolande stoledes stærkt paa os. Det vilde derfor faa en langtrækkende Betydning, hvis Sammenslutningen her i Danmark svækkedes.

Sekretær Rasmussen mente, at Uroen og Utilfredsheden vilde tabe sig, hvis ogsaa de større Skibe blev tvunget ind i Forbundet, ligesom de mindre. (Hør!)

Vi maa arbejde hen hertil. Lad os vedtage en Resolution i denne Retning. Opgaven bør være: Lige Ret og Pligt for alle.

Skibsreder N. E. Schmidt, Marstal: Der staar endnu mange Skibe fra Marstal udenfor Forbundet — vistnok over 50. Taleren har tidligere arbejdet for at faa alle med, men Forslaget blev afslaaet.

Mægler Hansen, Thurø, vilde udtale sin Kompliment til Afdelingen, fordi alle dens Medlemmer var indmeldt og vilde ønske, det samme ogsaa var Tilfældet med Hovedforeningen. Der burde i Grunden ikke være Tale om Tvang, alle burde i Sagens Interesse være med.

Sekretær Rasmussen befrygtede, at Forbundet vilde skades, hvis ikke de større Skibe blev tvunget ind deri.

Skibsreder Carlsen, Marstal: Dette Spørgsmaal har været behandlet og overvejet tidligere. Man mente ikke, at man af Hensyn til de meget store Skibe kunde tvinge alle de i Hovedforeningen staaende Skibe ind i Forbundet. Dette vilde sikkert bevirke Udmeldelse af disse Skibe.

Skibsreder Schmidt, Marstal, foreslog at sætte en Maksimumsgrænse, f. Eks. ved 300 eller 400 Tons.

Kaptajn Nielsen, Svendborg: Kan det ikke lade sig gøre at betegne Grænsen som Nord- og Østersøfart. Selvtølgelig kan vi ikke blive fri for Konkurrence fra større Skibe, men det burde kunne forhindres, at disse paafører os en utilbørlig Konkurrence.

Navigationsslærer Christensen, Marstal: Da man i sin Tid gennem Søforsikringen »Ærø« tvang alle de der forsikrede Skibe ind i Dansk Sejlskibsrederi-Forening, var dette et radikalt Skridt. Jeg tror ikke, der vil være Stemning indenfor Bestyrelsen for at foretage et lignende Skridt overfor Forbundet.

Sekretær Rasmussen kunde ikke finde, at dette vilde være mere radikalt, end hvad den mindre Afdeling nu gør.

Navigationsslærer Christensen: Fordi den mindre Afdeling fandt dette formaalistjelligt, var det ikke afgjort, at de større Skibe mente det samme. Han kunde da bedre tænke sig, at ogsaa de mindre Skibe var stillet frit.

Skibsreder Carlsen, Marstal: Vi har mange Skibe, der sejler i anden Fart end Nord- og Østersøfart og alligevel støtter Forbundet ved at være indmeldt i dette.

Kaptajn Nielsen, Svendborg, gentog at de større Skibe ogsaa konkurrerede med de mindre, hvorfor man maatte søge at afværge al usund Konkurrence.

Skibsreder Schmidt, Marstal: anbefalede at flytte Kontorerne f. Eks. til Fyn, hvor Sejlskibsfartens Tyngdepunkt ligger; herved vilde man spare en Del Rejsudgifter.

Minor Rasmussen: Hvis alle Skibe bliver frit stillet med Hensyn til at være indmeldt i Forbundet, som Hr. Navigationsslærer Christensen har foreslaaet, da tror jeg, at det hele falder sammen, og jeg tror ydermere, at alle d'Hrr. Kredsformænd vil være enige med mig i denne Opfattelse. (Tilslutning).

Mægler Alb. E. Boye, Marstal: Af enkelte af de faldne Udtalelser kunde man næsten faa Indtrykket af, at Fragtforbundet har skadet de mindre Skibe.

Mon nogen tror, at Fragtforholdene var blevet bedre, hvis vi ikke havde haft Forbundet. Det tror jeg ikke, tværtimod, og næppe heller nogen anden. »Enighed gør stærk», siger Ordsproget, og det gælder ogsaa for os. Har vi end ikke faaet Udlandet fuldstændig med, maa vi dog ikke give op. Hvis Sammenlutningen svækkes, er vi igen ude i den vilde Konkurrence. Og hvad tænker man at vinde ved dette? Ja, Kontingentet spares, men hvis dette skal frelse os, da tror jeg ikke, vi staar til at redde alligevel. Alle slutter sig sammen, skulde Reder- og Skibsførerstanden ikke kunne gøre det samme, vilde det være sørgeligt.

Sekretær Rasmussen kan slutte sig til Hr. Boye, men vi bør se at faa alle større Skibe med i Forbundet.

Dirigenten: Vi maa fremdeles holde fast ved Forbundet. Halvdelen af Skibene vilde næppe være i Forbundet, hvis Tvingen ikke var.

Kaptajn H. Rasmussen, Marstal, mente ikke, der var stor Udsigt til at faa de tyske og svenske Skibe med i Forbundet.

Kaptajn Nielsen, Svendborg, forespurgte, om man ikke kunde faa det bestemte Løfte, at de større Skibe vilde melde sig ind i Forbundet.

Skibsreder Carlsen, Marstal, vil anbefale at vedtage en Resolution, der opfordrer D. S. R. F. til at foranledige Hovedforeningen indmeldt i Forbundet. At give det forlangte Løfte i Dag vilde være umuligt.

Mægler Hansen, Thuro, vilde love Nielsen for sit Vedkommende at gøre alt muligt for at faa alle indmeldt. Iøvrigt vilde han opfordre til at vise Resignation og Taalmodighed fra alle Sider, saa vilde Forbundet nok gøre Gavn og Nytte.

Efter Forslag fra Sekretæren vedtoges følgende Resolution:

»Generalforsamlingen anser det for nødvendigt, at hvis den mindre Afdelings Skibe skal vedblive at være Medlemmer af Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, maa der fra Hovedbestyrelsen arbejdes energisk hen til, at alle Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemmer, som gaar i Fart paa Nord- og Østersøen, skal være Medlemmer af Forbundet!«

(Sluttes.)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har der været og er enkelte Is- og Trælaster i Markedet, men til meget lave Rater, som ikke animerer til at sætte oplagt Tonnage i Fart for Danmark og Tyskland har intet at byde paa. Fra Bottenhavet og Finskebugten udbydes nogle faa Fragter, men Fragtilbudene er her ligeledes lave, og da Rederne tillige holder paa Minimalraterne, er det vanskeligt at komme til Forretning, men der er efter forskellige Beretninger solgt en Del Ladninger til Transport pr. f. o. w. og senere, saa Rederne gør rettest i at afvente, før de slutter for den Fart. Returfragter Vest fra er der fremdeles Mangel paa, og der slutes kun enkelte Fragter.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

100 Std. Kassebord Porsgrund/Newcastle 17/6, 360 Tons Salt St. Ybes/Königsberg 9/, 210 Tons Oljekager Havre/Danmark 10 Frcs., 250 Tons Kul Boness/Rudkjøbing £ 6.10, 400 Tons Kul Methil/Drammen £ 5.10, 80 Stdr. D/B., Boards Helsingfors/Rye Harbour 37/9 pr. f. o. w.

For de mindre Skibe gaar den ene Uge hen efter den anden næsten uden Forandring i nogen som helst Retning, og prompte Ladninger fra de for Tiden værende isfri, tyske Havne findes saa godt som slet ikke. Colberg søgte i sidste Uge Skib for Rug, men uden at finde Reflektanter. Provinserne har haft nogle Byglaster til Kjøbenhavn saaledes fra Karrebæksminde og Nykjøbing F. samt fra Rønne, hvorfra betalles 17½ Øre.

Kjøbenhavn sluttede for Hvede (108 Tons) til Aalborg 18 Øre og for Majs til Stubbekjøbing 15 Øre, men ellers er det lige stille og uden Udsigt til væsentlig Forandring.

Sverig er ligeledes uforandret og meget flov, af ny Ordre kan nævnes Bloksten (110/120 Tons) Åhus/Rostock 5½ à 6 Mark.

Havarier og Forlis.

Egholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa sin sidste Rejse fra Hamburg hertil haft haardt Vejr, som har forårsaget en Del Skade ovenbords. Ved Afsejlingen fra Hamburg tornede Skibet med Agterstævnen mod nogle Pæle. Reparation foretages her i Kjøbenhavn.

Alma, Skonnert af Aarhus, der, som meddelt, strandede paa Gaaschagen ved Ebeltoft, er nu af Svitserne bragt flot og ind til Aarhus.

Norden, 3/m. Skonnert af Marstal, er d. 18. ds. paa Rejsen fra Kristiania til Oporto med en Ladning Is returneret til Frederikshavn efter at have lidt en Del Skade under en Storm i Nordsoen; reparerer for Rejsen fortsættes.

Wilhelm, Lægter af Hamburg, er ved Gennemsejlingen af Langebro tornet mod denne og har tilføjet den nogen Skade. Lægteren kom fra Hamburg paa Slæb af Damperen »Neptun«.

Sophie, Skonnert af Thuro, er paa Rejsen fra Frankrig til Danmark med en Ladning Oljekager indkommet til Gismersø med Havari.

Belorossia, russisk Dpsk., kom d. 20. ds. paa Grund ved Frederikshavn men kom senere flot ved egen Hjælp, tilsyneladende ubeskadiget.

Eos, Dpsk. af Esbjerg, der, som meddelt, drev om i Nordsoen med Maskinskade, er af svensk Damper »Karina« indslæbt til Cuxhaven; alt vel om Bord. Ladningen, der bestod af c. 3,000 Baller Flæsk; blev videreforsendt med Dpsk. »Freja«, tilhørende samme Rederi som »Eos«.

Peter Mærsk, Dpsk. af Svendborg, kom d. 21. ds. paa Rejsen fra Newport til Nyborg med en Ladning Kul paa Grund ved Refsnæs. Flot ved egen Hjælp og ankommet til Nyborg.

Bjørn, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 20. ds. paa Rejsen fra Tunis med en Ladning Fosfat kommet paa Grund for Indgaende til Berwick.

Christian IX er ankommet hertil. Skibet har ved Afsejlingen fra Newcastle været i Kollision med Dpsk. »Wally« af London.

Lenita, Barkslib, blev, medens den laa til Ankers paa Helsingborg Red, paasejlet af Slæbedamperen »Titan«, der var paa Rejse fra Halmstad med en Lægter til Hamburg. »Lenita«, der havde en Kulladning inde fra England bestemt til Kalmar, fik betydelig Skade. »Titan« ubeskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skibsfører Rasmussen, Ommel, har af Skibsreder N. J. Olsen, Marstal, købt den ham tilhørende Skonnert »Agnes«. Skibet, der maaer 97 Brutto Reg.-Tons, er bygget i Marstal i 1873. Købesummen var Kr. 8,800.00.

Torsdag d. 21. ds. blev fra Skibsbygger J. Ph. Jørgensens Værft paa Thuro sat et nybygget Skib i Vandet, som fik Navnet "Thorvald". Skibet maalet 200 Brutto Reg.-Tons; dets Reder bliver A. P. Horn Dahl og dets Forer Otto Jønson, begge af Helsingborg.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Dampet bestemt til Passagerfart i Svendborgsund.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Antwerpen 23./1. — Alexandra, Nielsen, afg. Ant-
werpen 24./1. hertil. — Algarve, Borries, ank. hertil 21./1. —
Anglo Dane, Wieneke, afg. herfra 21./1. til London. — A. N.
Hansen, Pauske, afg. herfra 23./1. til Windau. — Antwerpen,
Madsen, afg. Smyrna 22./1. til Antwerpen. — Arkansas, Peter-
sen, ank. Boston 12./1. — Arno, Strubberg, afg. Livorno 23./1. til
Neapel. — Aurora, Fischer, afg. Reval 22./1. til Antwerpen. —
Baron Stjerneblad, Therkildsen, pass. Dartmouth 22./1. for
Bordeaux. — Beira, Lunge, pass. Gibraltar 23./1. for Marseille. —
C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 17./1. til New York.
— Chr. Broberg, Mortensen, oplagt her. — Christian IX,
Holm, ank. Pillau 25./1. — Dagmar, Bogvad, pass. Høltenu
24./1. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 25./1. — Flo-
rida, Andersen, ank. Buenos Aires 25./12. — Frederik, Thom-
sen, afg. Pillau 24./1. hertil. — Garonne, Kromann, oplagt her.
— Georgios I, Sørensen, ank. Hull 22./1. — Hellig Olav,
Holst, oplagt her. — Hengest, Munch, ank. hertil 22./1. — I. C.
Jacobsen, Petersen, afg. herfra 22./1. til Duuston. — Jo-
lantha, Simonsen, ank. hertil 25./1. — Kasan, Hansen, ank.
London 22./1. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 23./1. til
Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. Palermo 22./1. hertil. — Kursk,
Gommessen, afg. Swansea 20./1. til Genua. — Leopold II, Ras-
mussen, ank. Windau 22./1. — Loire, Craignou, oplagt i Bor-
deaux. — Louise, Kruse, ank. Havre 24./1. — Louisiana,
Ørsted, afg. New York 19./1. til Kristiania. — L. P. Holmblad,
Svane, afg. Havre 21./1. til Tunis. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg.
herfra 23./1. til Neufahrwasser. — Moskow, Jønsen, ank. hertil
24./1. — Nicolai II, Clausen-Kaas, afg. Dartmouth 19./1. til
New York. — Nordjylland, Kragh, ank. London 18./1. — O. B.
Suh, Frisquette, afg. herfra 23./1. til Reval. — Oscar II, op-
lagt her. — Pennsylvania, Gotsche, ank. New York 19./1. —
Perm, Christensen, ank. Libau 20./1. — Pregel, Iversen, afg.
Antwerpen 23./1. til Grimsby. — Riberhuus, oplagt her. —
Suga, Wiberg, ank. Riga 25./1. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia
17./1. hertil. — Tiber, Beck, oplagt her. — Tyr, Thaning, ank.
hertil 24./1. — United States, Wulff, oplagt her. — Vend-
syssel, Jacobsen, oplagt her. — Karin, Rühberg, ank. Stettin
24./1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank.
Gulport 22./1. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Ham-
burg 21./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, Rot-
terdam 23./1. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 15./1.
til River Plate. — Helmer Mørch, Thorsø, ank. Pensacola
17./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn
11./1. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Stettin 20./1. —
Wladimir Sawin, Carsteuseu, afg. St. Lucia 19./1. til Gulport.
— Alexander Shukoff, Dahl, afg. Windau 18./1. til Dunker-
que. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald
Klitgaard, Rasmussen, ank. Aarhus 23./1.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Esbjerg 23./1. — Nancy,
Th. Nielsen, afg. Emden 22./1. til Neufahrwasser. — Nautik, N.
Nielsen, afg. Blyth 21./1. til Malaga. — Nordsoen, Gram, afg.
Königsberg 22./1. til Rotterdam. — Nexos, Basse, afg. Valencia
21./1. til London. — Gerda, Iversen, pass. Quessant 20./1. til
Neapel. — Fylla, Christensen, ank. Danzig 21./1. — Cito, Jepsen,
ank. Thornaby 21./1. — Napoli, Brinch, ank. London 20./1. —
Bodil, Uldall, ank. Esbjerg 22./1. — Dagmar, Mathiasen, ank.
Frederikshavn 23./1. — Norma, Schiff, ank. Ipswich 20./1. —
Alfa, Lauritsen, afg. Stettin 19./1. til Cardiff. — Hebe, Gregersen,
afg. Boston 23./1. til Odense. — Inger, Larson, afg. Havre 27./12.
til Southampton. — Johanne, Mikkelsen, afg. Altona 22./1. til
Königsberg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Bordeaux 8./1. — London,
Bon, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Paris, Tholander, ank. Aarhus
22./1. — Bryssel, Kaas, afg. Barry 11./1. til Cardiff.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Rouen 19./1. — Wien, Boeck-
Hansen, ank. Licata 12./1. — Roma, v. Thun, afg. Barry 5./1. til
Dakar.

Jylland. Ingrid, Winther, ank. Loudon 22./1.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Windau 18./1.
til Ghent. — Brattingsborg, Andersen, ank. Tyne 23./1. —
Flynderborg, Jørgensen, ank. Burutisland 22./1. — Fredens-
borg, Fischer, ank. Kjøbenhavn 24./1. — Frederiksborg,
Albertsen, afg. Bougie 16./1. til Middlesbro. — Jømsborg, Ma-
thiesen, ank. Marseille 19./1. — Kronborg, Jensen, afg. Cardiff
15./1. til Neapel. — Skanderborg, Jensen, ank. West Hartlepool
21./1. — Stegelborg, Lund afg. Bougie 23./1. til Huelva. —
Stjerneborg, Lund, ank. Sunderland 22./1. — Søborg, Hausen,
afg. Genua 20./1. til Huelva. — Uranienborg, Schmidt, afg.
Kjøbenhavn 23./1. til Windau.

Dampskibsselskabet af 1898. Guldborg, Ørbeck, ank. Kjø-
benhavn 22./1. — Marselisborg, Larsen, ank. Newport 17./1. —
Silkeborg, Pedersen, afg. Methil 24./1. til Korsør. — Skods-
borg, Agerlin, afg. Huelva 15./1. til Odessa. — Tuborg, Smith,
ank. Susa 22./1. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Libau 16./1. til
Cardiff

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Marseille 22./1. til Sfax. —
Jægersborg, Larsen, ank. Rotterdam 20./1. — Taarnborg,
Matzen, ank. Antwerpen 9./1.

Høneborg. Høneborg, Nielsen, afg. Graugemouth 23./1.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgensen, ank. Nyborg 22./1.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Korsør 21./1.

Det asiatiske Kompagni. Bandon, Thousen, ank. Antwer-
pen 22./1. — Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 22./1. til
Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Suez 12./1. til Hongkong. —
Bintang, Gabe, afg. Bangkok 21./1. til Singapore. — Siam,
Cortsen, afg. Hongkong 16./1. til Singapore. — Samui, de Fine
Licht, afg. Port Said 13./1. til London. — Sibirien, Madsen,
ank. Kjøbenhavn 21./1. — Anamba, Juel-Hausen, ank. Kjøben-
havn 2./1. — Cambodia, Knudsen, afg. Delagoa Bay 7./1. til
Tjilatjap. — Indien, Berg, afg. Mangalore 10./1. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Rotter-
dam 22./1. — St. Thomas, Hansen, afg. Trinidad 21./1. — St.
Croix, Christensen, ank. Helsingør 6./1.

Era. Enighedden, Jensen, ank. Middelfart 20./1.

Torm. Sara, Jensen, ank. Graugemouth 21./1. — Heleue,
Sørensen, ank. Dunston 17./1. — Agnete, Petersen, ank. Kjøben-
havn 23./1. — Herminia, Hansen, afg. Blyth 20./1. — Alice,
Schultz, ank. Horsens 23./1.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Brauth, ank. Santos
20./1. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Savona 14./1. — Kron-
prinsesse Louise, Petersen, afg. Legham 21./1. — Urania,
Clausen, ligger i Kjøbenhavn. — Kronprins Frederik, An-
dersen, er ank. Kjøbenhavn. — England, Andersen, ank. Kjøge
20./1. — Holland, Poulsen ligger i Aarhus. — Rusland,
Madsen, afg. Tyne Dock 16./1. — Lady Furness, Clauseu, ank.
Hamburg 20./1. — Belgien, Nielsen, afg. Hull 22./1.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, ank. Rouen 22./1. — Ful-
ton, Jørgensen, ank. Antwerpen 8./1. — Newton, Andersen, ank.
Portovechio 21./1. — Washington, Nielsen, afg. Fredericia 22./1.
til Graugemouth.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 18./1. — Vera, Thing,
ank. London 21./1. — Freja, Nielsen, ank. Brevik 20./1.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hausen, afg.
Swansen 20./1. til Venedig. — Ove Gjedde, Jans, afg. Port Talbot
13./1. til Teneriffa.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Barry 20./1. — Helga, Vaaben-
lansen, afg. San Feliu 15./1. — Elna, Ratje, ank. Savona 13./1. —
Therese, Pedersen, ank. Kings Lynn 23./1. — Jeanne,
Løffer, afg. Almeria 22./1. — Daisy, Lagesen, afg. Newport 23./1.

Svendson & Christensen. N. G. Petersen, Bloch, afg. Hull
22./1. — Ajax, Brøsen, ank. Kjøbenhavn 23./1. — St. St. Bli-
cher, Christensen, ank. Stettin 24./1. — E. M. Dalgas, Møller,
afg. Tyne 17./1.

Sejlskibe.

Ero. Hamlet, Rasmussen, ank. Libau 20./1. — Kirstine
Jensen, Jørgensen, afg. Penzance 20./1. til Harwich. — Svale,
Rosenbeck, ank. Leith 19./1. — Karon, Albertsen, ank. Udevalla
19./1. — Nuthalia, er prajot 7./1. af Dpsk. Weratyr paa 36°
5' N. Br. 4° 38' V. Lgd. i Middelhavet. — Ruth, Nielsen, ank.
Paimpool 20./1. — Veritas, Staugaard, ank. St. Yves 21./1. —
Jørgen Olsen, Christensen, ank. Francois (Martinique) 21./1. —
Smart, Christensen, ank. Llanely 22./1.

INDEHOLD

Broen Falster—Masnedo og Sejlskibsfarten. — Kjøbenhavn, d.
26. Januar 1909. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for
mindre Skibe. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybyg-
ninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

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 Forhryningsagent. 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 henørende 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
Tlf.: „Hansenc“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tlf.: „Hansenc“

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.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retsager
(sp. Søsager).

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

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

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.: „Vallbalm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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

Skib til Salg.

Galansen „Hamburg“ af
Haderslev, der maaler 33,81
Netto Tons og laster 80 Tons
dw., er til Salg ved Henvendelse
til Skipper Chr. Fryden-
dahl, Ørbyhage pr. Vonsbek
i Haderslev Kreds.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisou

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hampfougværk.

Nyhavn 53.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenelager. 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
Gaasvickhavnen.

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-
fordødenheder 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.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Livs-
stilling er Skonnert „Aron“
til Salg. Skibet maaler 46
Netto-Tons, laster 96 Tons
Rug, sejler uden Ballast og
er bygget i Marstal i 1906 til
Veritas højeste Klasse, 16 Aar.
Henvendelse sker til Lods-
oldermand Andersen, Nyord
pr. Stege. Skibet er beliggende
i Marstal og anvises af Havne-
fogden dersteds

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

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

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 8.

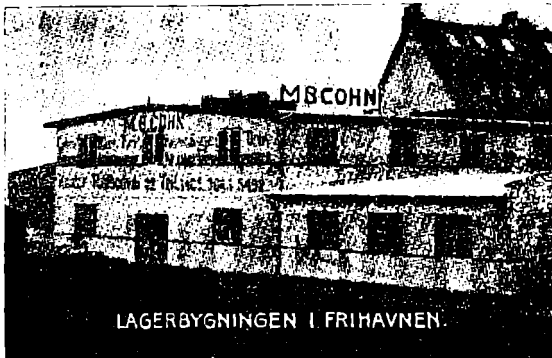
Kjøbenhavn, Fredag den 29. Januar 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amøntø.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler 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.: „Danskelloyd“.
Holberggade 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.

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Enetorhandling 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) Indregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum</p> <p>Telefon 5601</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.

Skibshypothekbanken

Filial af hollandsk Bank **i København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

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 — Kobberrmedemester — **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.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarende Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafik Kl. 10-12 og 7-9; for Demor Kl. 6-7.

Helge Stabell,

Skibsingeniør.

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.

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: Private.

Telefon-Nr. 6.

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: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: Buhl, Frederikshavn.
Cariboltermann, Kjøbenhavn.



DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal bliver forøget med c. 150 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

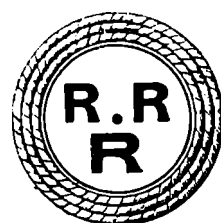
Dansk Sejlskibsrederi-Forening,

Fyns Kreds,

afholder Søndagen den 31. Januar Eftm. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ sin aarlige Generalforsamling paa Badehotellet i Troense, hvor det reviderede Regnskab for 1908 fremlægges til Godkendelse. Valg af et Bestyrelsesmedlem foretages og Beretning gives om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Damper afgaar fra Svendborg til Troense Kl. 2 Eftm.

Bestyrelsen.



Randers Rebslaaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klasse Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

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

Sandballast

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

G. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

taas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

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.

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

Kjøbenhavn, d. 29. Januar 1909.

Under 27. ds. har Ministeriet for Handel og Søfart nedsat en Kommission til at udarbejde Lovudkast om Lastelinie.

Til at indtræde som Medlemmer af Kommissionen har Ministeriet udnævnt: Ingeniør H. Burmeister, Kjøbenhavn, som Formand, Skibsbygmester S. Abrahamsen, Esbjerg, Formanden for Bestyrelsen for Sømandenes Forbund S. V. Andersen, Kjøbenhavn, Reder og Skibsbygger L. J. Bager, jun., Marstal, Formanden for Dansk Navigatørforening, Styrmand Bregnhof, Kjøbenhavn, Skibsreder Martin Carl, Kjøbenhavn, Direktør N. J. Høst, Kjøbenhavn, Skibsreder J. Ph. Jørgensen, Thurø, Formanden for Bestyrelsen for Skipperforeningen fhv. Skibsfører A. V. Knudsen, Kjøbenhavn, Direktør Chr. Kronman, Kjøbenhavn, Inspektør Chr. Olsen, Kjøbenhavn, Ingeniør H. A. Otterstrøm, Helsingør, Ingeniør H. Sonne, Kjøbenhavn, og Fuldmægtig og Ekspeditionssekretær i Ministeriet for Handel og Søfart G. Busck-Nielsen.

Sekretærforretningerne ved Kommissionen varetages af Cand. juris., konstitueret Fuldmægtig i Ministeriet for Handel og Søfart P. Herschend.

Tilsynet med Sejlskibe. Foruden de tidligere nævnte Medlemmer af den af Ministeriet for Handel og Søfart udnævnte Kommission til at udarbejde Lovudkast om Tilsyn med Sejlskibe er endvidere Formand for Navigatørforeningen, Styrmand Bregnhof af Kjøbenhavn, udnævnt til Medlem af Kommissionen.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har fra Ministeriet for Handel og Søfart modtaget en Oversættelse af et af det italienske Marineministerium under 24. November f. A. til Havnekaptajnerne i italienske Havne udstedt Cirkulære, hvori det foreskrives, at danske Skibe skal være fritaget for, forinden de udklareres af italienske Havne, at lade deres Papirer visere af den danske Konsul paa Stedet.

»Republics Undergang og Atlanterhavsfarten. Washington, 27. Januar (Ritz. Bur.) I Anledning af Damperen »Republics Undergang er der i Kongressen fremsat et Forslag om, at alle Oceandampere, der afsejler fra amerikanske Havne, skal være forsynet med Apparater til traadløs Telegrafering.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibes Generalforsamling.

(Sluttet.)

Fyr og Sømærker.

Kaptajn Nielsen, Svendborg: Lohals Fyr og Fyret paa Franke Klint gør ikke fuld Nytte. Det sidste er uheldigt placeret. Der burde ogsaa være Dagmærker til Brug under Krydsning, saaledes at man sik Vendmærker for bedre at udnytte hele Bredden af Farvandet. Det er iøvrigt en gammel Sag, der ofte er blevet behandlet, men man burde igen tage fat, for at faa disse Forbedringer indført. Angaaende Svendborgsund vilde han sige, at Øst fra til Svendborg var Farvandet godt oplyst, men Vest fra var alt Mørke. Denne Gene bør afhjælpes, thi Svendborgsund er meget stærkt trafikeret siden Aabningen af Kielerkanalen.

Sekretær Rasmussen mente, at der maatte være Fyr, f. Eks. paa Avernakø, for at Skibene kunde finde

en Ankerplads med vestlige Storme. Han oplyste om, at Afdelingen sidste Sommer gennem Hovedforeningen havde indgivet Andragende om at faa den vestlige Del af Svendborgsund belyst. Hertil havde Ministeriet stillet sig afvisende og henvist til, at Fyrene i den østlige Del af Sundet var kommunale. Hele denne Sag havde i øvrigt været gengivet i *Dansk Søfartstidende*. Sekretæren udbad sig yderligere Oplysninger, da han gerne vilde indgive et nyt Andragende.

Kaptajn Iversen, Nyborg: Lad os ikke i vore Andragender udtale hvor og hvorledes, Fyrene skal placeres og indrettes — kun paaapege Manglerne og lade Ministeriet om Resten.

Dirigenten kunde slutte sig til Iversen.

Den projekterede Bro mellem Falster og Møn.

Denne Sag, ytrede Sekretæren, er vel den vigtigste af alle i Dag foreliggende Sager. Enhver kan komme med Tusinde Anker imod Broen. Sekretæren meddelte derefter, hvad han havde foretaget i Sagen. Han havde først indsendt en Skrivelse til Hovedbestyrelsen, hvori han pointerede, at det galdt om, at Broen gøres saa høj, at Skibe kan sejle derunder eller ogsaa, at der laves en Tunnel, da Broen ellers vil blive i høj Grad genevende for de talrige forbigående Skibe. Den 18. Decbr. f. A. blev der afholdt Hovedbestyrelsesmøde, men det viste sig, at der endnu ikke var foretaget noget i Anledning af Spørgsmaalet. Jeg har derefter tilskrevet Trafikministeren og heri klargjort Søfartens Stilling, samt bl. a. udtalt at der, hvis Broprojektet gennemføres, maa stationeres et Par Bugserbaade til eventuel Brug og Hjælp for de forbigående Sejlskibe, endvidere har jeg skrevet til forskellige Folketingsmænd, og derigennem gjort d'Herrer opmærksom paa den store Gene, denne Bro vil medføre for Sejlskibene. Fra Folketingsmand Neergaard (Svendborg) har jeg allerede faaet Svar, der oplyser, at det allerede har været paatalt, at Broen vil blive til Gene for Sejlskibsfarten. Jeg har af Hr. Minor Rasmussen faaet tilsendt Udkast til en Resolution og med en ret lang Motivering hertil [denne Resolution oplæstes herefter]. Jeg vilde anbefale at vedtage Resolutionen, mulig med enkelte Ændringer, og derefter tilstille forskellige Autoriteter den, nogle Folketingsmænd, enkelte Blade o. s. v.

Minor Rasmussen udtalte i Tilslutning hertil, at det ingenlunde var utænkeligt, at Strømretningen kunde forandre sig efter Broens Bygning, idet der var foreslaaet at bygge Dæmninger, ligesom en eventuel Læmole paa Dyrefodslakket maaske ogsaa kunde indvirke paa Strømmen. I Henvendelsen til Regeringen burde dette paapeges.

Kaptajn Nielsen, Svendborg: Denne Bro vil give Anledning til megen Tidsspilde og Tab for Sejlskibsfarten. Det vil ikke blive behageligt at komme ned imod den med et lille, tomt Skib i Mørke og med Storm samt stærk Strøm. Under saadanne Forhold kan det koste Liv og Skib, og det er dog næppe Meningen, at vi skal udsættes for slige Farer.

Der har næppe været tænkt over disse Forhold; men mon Broen ikke kan lægges et andet Sted, saaledes at der kan sejles under den, f. Eks. over Møn. Hvis ikke, maa der bygges en Læmole med Plads til Hundreder af Skibe. Alle vore Ønsker i Anledning af denne Bro maa klargøres for Rigsdagen og øvrige Autoriteter, saaledes at Forholdene ved den eventuelle Bro kan blive saa gode og betryggende som muligt.

Sekretæren: Jeg mener, at der med Resolutionen skal følge en udførlig Motivering, der indeholder alle Ankerne mod Broen.

Navigationsslærer Christensen: Man har i Kredsstyrelsen for Ærø nedsat et Udvalg til at udarbejde et Andragende til Regering og Autoriteter. Jeg kan gaa med til at indsende et fælles Andragende, men mener at ogsaa Fællesrepræsentationen og D. S. R. F. bør støtte Sagen.

Sekretæren mener, det bedste vil være, at de forskellige Andragender indsendes hver for sig, saaledes at Autoriteterne kan se, at det er selvstændige Ønsker, der fremsættes.

Mægler Alb. E. Bøye meddeler, at Marstal Skipperforening ogsaa har under Overvejelse at indgive Andragende.

Formanden mener, at en Mole ved Dyrefodslakket vil komme paa for dybt Vand og anbefaler en Mole ved et andet nærmere betegnet Sted.

Kaptajn Nielsen, Svendborg, hævder, at der skal særligt Farvandskendskab til at søge det paagældende Sted.

Formanden mener ikke dette.

Dirigenten foreslog, at Molen bygges paa Dyrefodslakket; der er ingen Fare for, at den behøver at bygges paa dybt Vand. Den projekterede Bro er for os næsten en Landesorg. Desværre har vi ingen søfartskyndig paa Rigsdagen, der kan tale vor Sag og varetage Sejlskibsinteresserne, derfor vil ingen der forstaa det triste for os ved denne Bro. Jeg vil henstille til alle Søforsikringsselskaber, at ogsaa de indsender Andragende til Regering og Rigsdag om, at der bliver gjort alt muligt for at lette og sikre Sejlsadsen gennem Broen, hvis man ikke kan slippe for at faa den. Maaske kan Broen føres over et andet Sted, hvor der kunde være Ankerplads paa begge Sider, f. Eks. over Farø.

Man vedtog derefter den i sidste Nummer af Bladet gengivne Resolution, denne Sag vedrørende.

Efter Forslag fra Kaptajn Nielsen, Svendborg, vedtoges det at sende en Deputation til Kjøbenhavn for hos rette Vedkommende at forelægge Foreningens Standpunkt til den projekterede Bro.

Punkt 5 og 6 udgik af Dagsordenen.

Dansk Søfartstidende.

Sekretæren ankede over, at *Dansk Søfartstidende*, ikke var Medlemsblad i dette Ords egentlige Betydning og vilde meget gerne se, at Bladet bragte Meddelelser frem om de Sager, der vedrørte Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Formanden havde ogsaa hørt Klager og forstod, at flere af de mindre Skibsførere ikke ønskede Bladet.

Minor Rasmussen forstod ikke de mindre Skibes Standpunkt i denne Sag og mente, det maatte være rigtigt, om enhver Fører havde *Dansk Søfartstidende* for at blive gjort bekendt med de Forandringer af Fyr m. m., som Bladet indeholdt.

Sekretæren var ikke sikker paa, om ikke dette Spørgsmaal henhørte under Hovedforeningen. Den Ordning denne har med Bladet, hvorefter dette leveres til alle Medlemmer, omfatter ogsaa den mindre Afdeling. Der klages ogsaa over, at indsendte Artikler ikke optages.

Minor Rasmussen. For at føre Kontrol hermed, er den Ordning jo indført, at alt, hvad Afdelingens Medlemmer ønsker optaget i Bladet, skal sendes til Sekretæren.

Kaptajn Christensen, Aarhus, var ikke tilfreds med denne Ordning, derved bliver vi jo behandlet næsten som Børn.

Sekretæren: Da den af Kaptajn Rasmussen omtalte Ordning blev indført, var det ikke tænkt, at jeg skulde censurere, men man mente derved at føre Kontrol over, at alle indsendte Artikler blev optaget. Man haabede derved, at Klagerne skulde forstumme.

Skibsreder Carlsen havde heller ikke været tilfreds med Bladet, særlig med Hensyn til Navigations-spørgsmaalet.

Mægler Hansen, Thurø: Det er vanskeligt at gøre alle tilpas. Han vilde opfordre alle til at skrive i Bladet, naar de havde noget paa Hjærtet. Skibsførerne skriver saa sjældent; hele Foreningen kunde have Udbytte af, at disse fremkom med de Erfaringer, de indhøstede, saavel i Ind- som Udland.

Efter endnu nogle spredte Bemærkninger sluttede Forhandlingerne om denne Sag.

Tilllutning til Fragtraterne.

Herom førtes næsten ingen Diskussion, da alle herunder hørende Spørgsmaal blev behandlet under Pkt. 2; kun meddelte Dirigenten, at Afdelingen stod fast ved sine Underskrifter fra sidste Aar, og at disse androg 80 pCt. af de mindre Skibe.

Forslag om at Grænsen for Skibenes Størrelse i den mindre Afdeling sættes til 80 Tons.

Dirigenten anbefalede Forslaget, der vedtoges uden nævneværdig Diskussion.

Ophævelse af Lodstvangen ved Korsør.

Dirigenten meddelte, at der tidligere var klaget over denne Sag til Ministeriet, uden at det havde hjulpet. Korsør Havn var ikke værre at sejle ind i end de fleste andre danske Havne. Hvis det var af Hensyn til Færgefarten, at dette Paabud opretholdtes, burde Staten afholde Udgiften derved, i modsat Fald var det kun rimeligt, at det blev ophævet.

Skibsreder N. E. Schmidt forespurgte, om Ophævelsen af Lodstvangen skulde gælde alle Skibe eller kun de mindre.

Dirigenten mente, det ogsaa burde gælde for de større.

Sekretæren meddelte, at Forslaget, der var under Udarbejdelse, galdt Skibe under 80 Tons.

Ristornoens Uddeling for Ulykkesforsikringen.

Sekretæren: Det Forslag, der er indgivet, gaar ud paa, at Ristornoen fremtidig fratrækkes Præmien.

Dirigenten vil foreslaa, at man bliver ved det bestaaende, da det kun drejer sig om en Bagatel.

Skibsreder C. W. Clausen, Marstal, (Medlem af Bestyrelsen for Ulykkesforsikringen) meddelte de Grunde, der havde bevirket den nuværende Ordning. Han kunde slutte sig til Dirigentens Udtalelse om, at holde sig til det bestaaende.

Vedtoges.

Ulykkesforsikringen for Søfolk.

Sekretæren meddelte, at Forslaget var kommet fra Faxe Kreds og udtalte videre: Da man oprettede denne Forsikring paa den Maade, at Hjælpen først skulde ydes efter 13 Ugers Forløb, var det sikkert i den For- mening, at Søfolkene vilde forsikre sig for Sygdoms-

tilfælde ligesom Landarbejderne. Dette er ingenlunde blevet Tilfældet, derfor kunde det maaske være rigtigt, at man tog under Overvejelse, hvorledes der kunde sikres Søfolkene Hjælp straks i Tilfælde af Ulykkestilfælde, imod at der betaltes et Ekstrakontingent.

Kaptajn Iversen, Nyborg: Forslaget er en Genganger. Jeg mener ikke der er Grund til at foretage noget i denne Retning, da det let vil give forøgede Udgifter for Rederne. Man hører aldrig, at Folkene klager over Ulykkesforsikringen. Disse kan jo selv melde sig ind i en Sygekasse. Hvorfor skal Rederne stadig have Forsørgelsespligt overfor Folkene.

Efter en lignende Udtalelse af Dirigenten tiltraadtes Hr. Iversens Standpunkt.

Fakse Havn.

Herom fremkom intet nyt udover det, som Sekretæren allerede havde meddelt i sin Beretning, hvorfor vi henviser til denne.

D. S. R. F.'s Stilling til Navigationsvæsnets Ordning.

Sekretæren meddelte, at han paa et Bestyrelsesmøde i Hovedforeningen havde forelagt en Skrivelse angaaende Navigationsvæsnets Ordning. Formanden (Konsul Rechnitzer) havde ment, at denne skulde cirkulere blandt Bestyrelsesmedlemmerne, for at de kunde tage Stilling dertil. I Henhold hertil vilde Taleren stille følgende Resolution:

»I Betragtning af, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening maa siges at repræsentere Provinsens Skibsfart, og da denne er uløselig knyttet til Provinsnavigationsskolerne, maa Foreningen i Sejlskibsfartens Interesse anse det for nødvendigt:

- 1) at Provinsnavigationsskolerne opretholdes, da de er nødvendige for Sejlskibsfartens Trivsel;
- 2) at alle Navigationsskoler bliver lige berettiget med Hensyn til Undervisning og Eksamensret, idet Favorisering af en enkelt Skole maa anses som absolut unødvendig og uretfærdig;
- 3) at Uddannelsen bliver ens for Sejlskibe og Dampskibe, for ikke at skabe to Klasser Befalingsmænd, hvorved Overgangen fra den ene til den anden Slags Skibe vilde blive besværlig eller endog umulig, naar Omstændighederne i en senere Alder maatte gøre det nødvendigt;
- 4) at det Undervisningsstof, som nu læres paa Navigationsskolen, ikke i væsentlig Grad forøges, da Skolerne væsentlig er Fagskoler, og den faglige Uddannelse af alle anses for tilstrækkelig.

Resolutionen vedtoges.

Revision af Lovene.

Sekretæren oplæste de Ændringer, som var forelaaet. Disse var ret uvæsentlige og medførte ingen Diskussion.

Grænserne for indskrænket Fart.

Denne Sag gik man let henover, da den allerede tidligere var indgaaende drøftet.

Valg af en Delegeret til D. S. R. F.'s Generalforsamling i Kolding.

Kapt. Christiansen, Odense, valgtes, med Kapt. Petersen, Kolding, som Suppleant.

Mødested for næste Generalforsamling.

Efter nogen Diskussion blev man enig om at vælge Rønne.

Udenfor Dagsordenen.

Forhøringsforholdene i Aarhus blev stærkt kritiseret.

Dirigenten foreslog at undersøge Sagen nærmere.

Vedtoges.

Et Andragende fra en Del Skibsførere i Aalborg og Aarhus, stilet til Aalborg Portland-Cementfabrik om, at Motorfartøjerne ikke maatte blive favoriseret paa Sejlernes Bekostning, som Tilfældet er nu, fik mange Underskrifter af de tilstedeværende Skibsførere.

Endelig mindede Sekretæren om, at den mindre Afdeling arbejdede hen til at faa ét Bestyrelsesmedlem mere ind i Hovedforeningen (der er i Forvejen ét Medlem) for senere at sætte et af disse Medlemmer ind i Fællesrepræsentationen som Afdelingens Repræsentant.

Sekretæren haaber, at dette skal lykkes.

Herpaa sluttede Formanden Generalforsamlingen og udbragte et Leve for Foreningen.

Til Slut udbragte et af Medlemmerne et Leve for Dirigenten.

Fragtmarkedet.

Det er kun smaa Forandringer, som den forløbne Uge har at opvise, men det skal dog siges, at intet af Markederne, hverken ud- eller hjemgaaende, ligger daarlignere, tværtimod, de smaa Bevægelser, som fandt Sted, har alle været i gunstig Retning. Saaledes er Østen, som vi forrige Gang antydede, igen lidt højere. La Plata har en fastere og sundere Tendens end for en Uge siden, og Kulfrakterne fra England til Middelhavet kan gennemgaaende ogsaa møde op med lidt Stigning. Disse smaa Lynglimt siger dog ikke meget, thi i al Almindelighed er Forholdene, naar man regner baade Ud- og Hjemfrakterne sammen, fremdeles elendige. Den eneste Trøst er, at der lægges flere og flere Dampere op, og det er sikkert det eneste Middel til at hidføre et mere ligeligt Forhold mellem Tilbud og Begær efter Tonnage og dermed følgende højere Fragtrater.

Det østlige Marked har fragtet ret livligt, og Risfrakterne fra Birma er kommen op paa 20/ O. C. pr. Februar/Marts, 19/ à 19/6 til Holland. For Palmekærner fra Madraskysten betaltes 20/ à 21/6 til Marseille. Kurrache betalte 13/ paa Netto Betingelser til to udsogte Havne pr. Februar og Bonibay endog 13/6 (Skala) pr. Januar, 14/ hvis Hamburg bliver den ene Lossehavn. For Kul fra Cardiff til Colombo betaltes 8/6 pr. April.

Sortehavet etc. ligger meget flovt. Odessa har taget nogle faa Baade pr. prompt til 5,9 London eller Rotterdam, 6/3 Hamburg. De andre Sortehavspladser har kun fragtet en enkelt Baad hist og her, hovedsagelig til Italien.

Middelhavet viser ikke ringeste Bedring, og Dampene staar sig næsten bedre ved at gaa bort i Ballast end ved at akceptere de nuværende Rater. For Erts betaltes 4/9 Aguilas/Middlesbro (2,000), 5/ Carthagenas/ Mary Port (4,000), 4/9 Limiopa/Rotterdam (3,300). Fra Bilbao sluttedes sidst til 3/9 à 3/10½ Rotterdam, 3/7½

à 3/9 Middlesbro. Kulfragterne til Middelhavet er som sagt bedre, og blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi 6/7 $\frac{1}{2}$ à 7/ Tyne/Barcelona, 6/ à 6/3 Marseille, 6/6 Genua eller Livorno (4,000/4,500), 7/ Aleksandria, 7/6 Venedig, 7/7 $\frac{1}{2}$ Forth/Venedig (4,100). Fra Cardiff sluttedes der til 4/9 Lissabon (1,700), 6/ Almeria (2,500), Frs. 7 Algier (4,000), Frs. 8 Bona (3,000), 8 $\frac{1}{2}$ Tunis (1,400), 7 $\frac{1}{2}$ Marseille, 6/6 à 7/ Genua, 6/3 à 6/6 Port Said, 6/7 $\frac{1}{2}$ Aleksandria, 7/9 Venedig.

Nordamerika har ikke fraglet meget og Markedet lader i det hele taget en Del tilbage at ønske. Fra Golfen betales kun 7/ à 7/9 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, medens en mindre Baad sluttedes til 9/ Danmark Basis én Lossehavn. For Tømmer betales 92/6 à 97/6 til La Plata, 72/6 til tre Lossehavne U. K. eller Kontinentet. Der sluttedes ingen Kornlaster, men adskillige Dampere blev optaget paa Timecharter til c. 4/ pr. Ton d. w., Levering i New York for Transporter af Bygningsmateriel til Sicilien med Tilbagelevering dér.

La Plata Markedet viser mere Liv, og det lader til, at Befragterne er mere villige til at slutte end for en Uges Tid siden. For prompt Lastning betales fra St. Lorenzo Grænsen 13/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet (6 d. mindre direkte Havn) for c. 4,000 Tons Baade, medens Bahia Blanca betaler 14/ for »Any size« og Buenos Aires 11/6 à 12/. Kulfragterne ud efter er en Kende bedre, og der betales fra Cardiff 5/6 til Las Palmas eller Teneriffe, omkring 8/3 nedre La Plata Havn, 8/4 $\frac{1}{2}$ à 8/9 Rosario.

Østersømarkedet er stadig i den elendigste Forfatning, og vi kan i et og alt henholde os til forrige Uges Noteringer. I Riga Bugten er der nu en Del Is, og som Forholdene ligger for Øjeblikket, kan der ikke regnes med Riga som Eksporthavn. Kulfragterne ind til Østersøen er usle og meget knappe, særlig for Dampere over 1,600 Tons. Fra Blyth betales 3/10 $\frac{1}{2}$ Reval (2,000) og fra Hull 4/ (1,500). Burntisland eller Methil sluttede til 3/9 Trelleborg (1,700), 4/1 $\frac{1}{2}$ Ystad (1,100), 3/9 Middelfart (1,400), og fra Tynen noteres 3/9 til Malmø eller Kiel for 1,700/1,900 Tons Baade.

C. W. Obel, Aalborg.

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

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Sebu-bort, ank. Antwerpen 23/1. fra Libau. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 27/1. fra Antwerpen. — Algarve, Borrios, ank. hertil 21/1. fra Middelhavet. — Anglo Dane, Wiencke, afg. London 26/1. til Swansea. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Windau 25/1. herfra. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 22/1. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 26/1. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Catania 26/1. fra Neapel. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 26/1. for Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Bordeaux 25/1. fra Rotterdam. — Beira, Lungu, pass. Gibraltar 23/1. for Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 17/1. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 21/1. fra Lissabon. — Christian IX, Holm, ank. Königsberg 25/1. herfra. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 25/1. fra Havre. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 25/1. fra Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 25/12. fra Sunderland. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 25/1. fra Königsberg. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 22/1. fra Libau. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 28/1. til Kristiania. — Hengest, Munch, ank. hertil 22/1. fra Newcastle. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Newcastle 25/1. herfra. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 25/1. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, pass. Holfenau 26/1. for Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 20/1. til Boston. — Kiew, Jørgensen, pass. Gibraltar 26/1. hertil. — Kursk, Gommesen, afg. Swansea 20/1. til Genua. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 27/1. fra Windau. — Loire, Caignou, oplagt i Bordeaux. — Lonisc, Krnsø, afg. Havre 27/1. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. New York 19/1. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Havre 21/1. til Tnnis. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Danzig 25/1. herfra. — Moskov, Jønsen, afg. herfra 26/1. til

Antwerpen. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Dartmouth 19/1. til New York. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 27/1. fra London. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Reval 26/1. herfra. — Oscar II, oplagt her. — Pensylvania, Gotsche, ank. Filadelfia 25/1. fra New York. — Porm, Christensen, ank. Libau 20/1. fra London. — Pregel, Iversen, afg. Grimsby 26/1. hertil. — Ribberhuus, oplagt her. — Saga, Wiberg, ank. Riga 25/1. herfra. — Texas, Lissner, ank. hertil 27/1. fra Filadelfia. — Tiber, Beck, oplagt her. — Tyr, Thauing, afg. herfra 26/1. til Windau. — United States, Wulff, oplagt her. — Vondsyssel, Jacobus, oplagt her. — Karin, Rüberg, ank. Stettin 24/1. herfra. — Vadsø, afg. Mauchester 26/1. til Liverpool.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Potersen, ank. Gulport 23/1. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Hamburg 21/1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Rotterdam 27/1. til Newcastle. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Pensacola 15/1. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Pensacola 17/1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11/1. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Stettin 24/1. til Riga. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. St. Lucia 19/1. til Gullport. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Dunkerque 24/1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20/1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Aarhus 23/1.

Vøsterhavet. Niobe, Jessen, ank. Esbjerg 23/1. — Gerda, Iversen, passeret Sagres 24/1. til Neapel. — Fylla, Christensen, afg. Danzig 25/1. til Genova. — Napoli, Brineh, ank. Granton 25/1. — Norma, Schiff, ank. Methil 25/1. — Hebe, Gregersen, pass. Hausholm 25/1. til Odeuse. — Inger, Larsen, afg. Saloniki 24/1. til Southampton. — Johanne, Mikkelsen, pass. Helsingør 25/1. til Königsberg. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Aarhus 26/1. — Laura, Pedersen, ank. Gloucester 25/1. — Bodil, Uldall, afg. Esbjerg 26/1. til Swansea.

Vulcan. Vulcau, Nielsen, afg. Bordeaux 25/1. til Newport. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 21/1. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 22/1. — Bryssel, Kaas, ank. Dakar 26/1.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Cardiff 26/1. — Wien, Bockhansen, ank. Licata 12/1. — Roma, v. Thun, afg. Barry 15/1. til Dakar.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Palermo 23/1. — Russia, Poulsen, ank. Valencia 25/1. — Carl Hocksher, Starck, afg. Grangemouth 22/1. — Dania, Petersen, ank. Kjøbenhavn 26/1. — Normannia, Erichsen, ank. New Orleans 11/1. — Euxinia, Dam-Larsen, ank. Leith 24/1. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 9/1. — Livonia, Lindberg, afg. Bizerta 25/1.

Østersøen. Cimbrja, Poulsen, afg. Methil 21/1. — Patria, Nielsen, ank. Filadelfia 19/1. — Gratia, Sørensen, afg. Beyrouth 15/1. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 15/1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15/12. — Gallia, Petersen, afg. Wilmington 24/1. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Savannah 19/1. — Sarmatia, Pedersen, afg. Genua 26/1. — Kotonia, Rasmussen, ank. Skien 27/1.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Rotterdam 27/1. — Granaria, Jørgensen, ank. Baltimore 23/1. — Carhouia, Mathiasen, afg. Burntisland 26/1. — Estonia, Wincklor, ank. Neapel 17/1.

Dan. Fionia, Sørensen, afg. Königsberg 27/1. — Selandia, Troensogaard, er ank. til Masnedsund. — Soecalia, Jensen, afg. Tampico 21/1. — Frumentia, Andersen, afg. Kjøbenhavn 24/1. — Boscia, Skovgaard, afg. Marbella 25/1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 18/1.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Ghent 24/1. — Brattingsborg, Andersen, ank. Tyne 23/1. — Flynderborg, Jørgensen, afg. Burntisland 26/1. til Kjøbenhavn. — Fredensborg, Fischer, ank. Kjøbenhavn 24/1. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Bougie 16/1. til Middlesbro. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Huelva 25/1. — Kronborg, Jensen, afg. Cardiff 15/1. til Neapel. — Skanderborg, Jensen, afg. West Hartlepool 26/1. til Kjøbenhavn. — Stegelborg, Lund, afg. Bougie 23/1. til Huelva. — Stjerneborg, Lund, afg. Sunderland 26/1. til Kjøbenhavn. — Søborg, Hansen, afg. Genua 20/1. til Huelva. — Uranienborg, Schmidt, ank. Windau 25/1.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Helsingør 27/1. — Marselisborg, Larsen, ank. Barry 17/1. — Silkeborg, Pedersen, ank. Korsør 28/1. — Skodsborg, Agerlin, afg. Huelva 15/1. til Odessa. — Tnborg, Smidt, ank. Stax 25/1. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Cardiff 24/1.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. Sfax 26/1. — Jægersborg, Larsen, ank. Rotterdam 20/1. — Taarnborg, Matzen, afg. Sunderland 27/1. til Kjøbenhavn.

Høneborg. Høneborg, Nielsen, afg. Grangemouth 23/1. til Rouen.

Svendsborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Nyborg 22/1.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Korsør 27/1. til Methil.

(Fortsættes Side 63.)

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 Synsviddo er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Høider og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængter (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

216. Lystønder inddraget. Graadyb. Nordsoen. Lystønderne »Sandodden« og »Jerg« er atter inddraget for Is.

217. Fyrs Lysvinkler. Vejra. Smaalands-Farvandet. Lysvinklerne i det ny Fyr paa Vejra bliver saaledes: Hvidt To-Blink fra c. N. 25° V. gennem N. til c. N. 18° Ø., hvidt, fast Lys fra c. N. 18° Ø. til c. N. 35° Ø., hvidt Et-Blink fra c. N. 35° Ø. til c. N. 62° Ø., hvidt To-Blink fra c. N. 62° Ø. til c. Ø., hvidt, fast Lys fra c. Ø. til c. S. 82° Ø., hvidt Et-Blink fra c. S. 82° Ø. til c. S. 71° Ø., rødt, fast Lys fra c. S. 71° Ø. til c. S. 39° Ø., grønt, fast Lys fra c. S. 39° Ø. gennem S. til c. S. 71° Ø., hvidt To-Blink fra c. S. 71° V. til c. S. 79½° V., hvidt, fast Lys fra c. S. 79½° V. til c. S. 89½° V., hvidt Et-Blink fra c. S. 89½° V. gennem V. til c. N. 74° V., hvidt To-Blink fra c. N. 74° V. til c. N. 37° V., hvidt, fast Lys fra c. N. 37° V. til c. N. 34° V., hvidt Et-Blink fra c. N. 34° V. til c. N. 25° V. (Kort Nr. 125, 157, 160, 162 og 185. Danske Lods, Side 525. Fyr-Fort. Nr. 454.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2922. Kjøbenhavn 1908.)

218. Ledefyr tændes. Bjerregaard. Lemvig. Limfjorden. Den 28. Januar 1909 tændes ved Bjerregaard to røde, faste Ledefyr. Bagfyret staar 125 m V. for Bjerregaard, Forfyret c. 310 m N. 11° V. fra Bagfyret. Flammeus Højde: 36 og 25 m. Spejlsapparat. Fyrene lyser stærkest i N. 11° V. Røde, 2 m høje Fyrpæle. Brændetid: 1. Novbr.—15. Marts. Bagfyret: 56° 34', N. Br. 80 20', V. Lgd. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 448. Fyr-Fort. Nr. 365 a.)

219. Vagere udlægges midlertidig. Størstrøm. Smaalands-Farvandet. Den 29. eller 30. Januar 1909 udlægges midlertidig 4 Vagere med Slæge og Flag i en Linie mellem Masnedø og Ørehoved, 2 paa Grunden V. for Kalv og 2 paa Landgrunden N. for Ørehoved, alle i 3 à 4 m Vand. Vagerne er Skibstærten uvedkommende.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

220. Meddelelser om Is- og Besejlingsforhold. Is-Signaler. Sverrig. Fra den 28. Jan. 1909 gives Meddelelse om Is- og Besejlingsforholdene ved Indløbet

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, grønlis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

235. Fyrsbib inddraget. Elben. Tyskland. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrsbibet »Krautsand« inddraget for Is.

236. Lystønder inddraget. Weser. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønderne G, U og 9 i Weser atter inddraget. Mellem Spiritønde F 2 og Fyrsbibet »Bremen« er en Fiskedamper sunket i Farvandet.

237. Fyrsbib inddraget. Fyr slukket. Jade. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrsbibet »Genuisbank« inddraget, og Værelseriel lave Fyr slukket.

238. Lystønde udlægges til Forsøg. Sardinjeul. Zeegat van Vlissingen. Holland. I Jan. 1909 udlægges til Forsøg en rød Lystønde, der viser hvidt eller rødt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., i Sardinjeul, mellem den røde Lystønde Nr. 2 og den rød og sort vandret stribede Kuglertønde Nr. 3 med Kegle.

239. Fortøjtønde nldagt. Blackstokes. River Medway. England. En ny Fortøjtønde Nr. 9 er udlagt ved Blackstokes og den gamle Nr. 9 inddraget. Den ny Tønde ligger 6 Kbl S. 51° Ø. fra Yachtklubbens Flagslang og i S. 18° V. fra Cockleshell Hard Baake.

240. Ledebæker flyttet. Long Reach. River Medway. De to Ledebæker for Long Reach er flyttet. Forbaaken, Nr. 1, der staar paa Ø.-Kant af Hoo Flats, 490 m N. 56° V. fra Darnett Ness Forts Flagslang. 51° 24', N. Br. 0° 35', Ø. Lgd. Bagbaaken staar 950 m S. 88° V. fra Forbaaken. I Ledelinien er der 5,2 m Vand, men der skal uddybes om kort Tid.

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

241. Fyr skjultes. Dover. England. Paa Detached Mole opløres et nyt Fyrtaarn, som skjuler det hvide Fyr med Formorkelser paa Bøjningen af samme Mole fra S. 48° V. til S. 50° V. Det ny Fyrtaarn staar 122 m S. 49° V. fra det midlertidige Fyrtaarn paa samme Mole.

242. Midlertidigt Ledefyr slukket. Dover. Det midlertidige, røde Fyr med Formorkelser bagved Military Hospital, som holdt overet med Fyret paa Yderenden af Prince of Wales Pier ledede fri af Stilladset paa Detached Mole er borttaget. 51° 7' N. Br. 1° 18', Ø. Lgd.

243. Lystønde flyttet. Lune Deep. Morecambe Bay. England V.-Kyst. Lys- og Klokketønden »Lune« er flyttet 6½ Kbl. N. 58° Ø. hen og ligger nu 3, Sm N. 63° V. fra Rossall Landmærke. 53° 56', N. Br. 3° 8' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2658. Kjøbenhavn 1908.)

244. Fyr og Taageklokke nedlagt. Regent Road Pier. Morecambe Bay. England V.-Kyst. Da Yderenden af Regent Road Pier borttages, er det grønne, faste Fyr og Taageklokken paa den nedlagt. 54° 4', N. Br. 2° 53', V. Lgd.

245. Lys- og Fløjteønde nedlagt. Longh Straungford. Irland Ø.-Kyst. En rød og hvid stribet Lys- og Fløjteønde, mærket »Straungford«, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., er til Forsøg udlagt i 46 m Vand, 6,2 Sm S. 46° Ø. fra August Rock Baake, og i S. 9° V. fra Fyrsbibet »South Rock«, 54° 15', N. Br. 5° 24' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2688. Kjøbenhavn 1908.)

246. Forestaaende Forandring af Fyr. Fyrsbibet »Skulmartin«, Irland Ø.-Kyst. I 1909 ombyltes det hvide, faste Fyr paa Fyrsbibet »Skulmartin« med et Fyr, der viser rødt Blink hver 1 Minut. 54° 32', N. Br. 5° 26' V. Lgd.

247. Ledelinie ubrugelig. Letterkenny Channel. Irland N.-Kyst. Da Crewary Schoolhouse er nedrevet, er Ledelinien, som det holdt overet med Toppen af Knocknagraw dannede, ubrugelig. 55° 5', N. Br. 7° 33', V. Lgd.

til de større Havne og i forskellige svenske og danske Farvande, dels ved Opslag og dels ved Is-Signaler. For Ø-Kystens Vedkommende opslaaes de i Stockholm, for S.-Kystens, Sundets og en Del svenske og danske Farvandes Vedkommende i Malmo, og for Kysten mellem Halmstad og Strömstad i Göteborg.

Is-Signalerne, der vises paa forskellige Steder ved Kysten, vises først, naar Skibstærken paa Grund af Is er standstøret for Selskibe i vedkommende Farvand, og angives ved Signalet „Is ic“. Er et Farvand spærret saavel for Dampskibe som for Selskibe vises Signalet: „N. N. Farvand spærret af Is“. Ishyrdere kan dog derfor muligvis komme frem i vedkommende Farvand.

221. Taagesignal forandret. Treleborg. Fyrskibet „Treleborg Redd“ giver Taagesignal med Klokke og ved Postskibets Ankomst med Et-Knald eller To-Knald hver 3 Minutter. Naar Fyrskibet er inddraget, gives Et-Skud eller To-Skud hver 3 Minutter. Ved det ydre, grønne Fyr gives Et-Skud i Haandkraft Taagehorn hver 1 Minut. (Kort Nr. 139 og 210.)

222. Forestaaende Forandring af Fyr. Viksten, Stockholm Skærgaard. Viksten Fyr skal forandres til at vise To-Blink hver 6 Sek. (Kort Nr. 205.)

223. Grund afmærket. Skrækskär, Bottniske Bugt, Finland. En hvid Stage med nedadvendt Krost er udsat N. for Grunden Skrækskär, $\frac{3}{4}$ Mil NV. for Skrækskär NV.-Punt. 69° 6' 3" N. Br. 21° 22' 24" Ø. Lgd.

224. Fyr flyttet. Hussarö, Hangö, Finske Bugt. Fyrene paa Granskär-Grundet og Kistskär er slukket. Paa Hussarö er tændt 10 Ledelyr. Bagfyret, midt paa Øen, er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 24° V. gennem V. til N. 36° V. Flammens Højde: 18 m. Fyrpæl. 59° 46' 30" N. Br. 22° 56' 52" Ø. Lgd. Forfyret, paa Øens NV.-Punt, er et rødt, fast Fyr, der lyser fra S. 24° V. gennem V. til N. 36° V. Fyrpæl. 59° 46' 42" N. Br. 22° 56' 25" Ø. Lgd. Holdt overet i N. 45° V. og S. 45° Ø. Leder Fyrene fri mellem 2 m. m. Grunden Tistran og Svungfar Kluden, der er almærket. (Kort Nr. 155.)

225. Fyrskibet »Årangsgrund« inddraget. Finske Bugt. Fyrskibet »Årangsgrund« uden for Helsingfors er inddraget.

226. Fyr forandret. Finske Bugt. Lilla Fiskaren Fyr viser nu grønt Hurtigblink fra N. 60 Ø. til N. 70 Ø., hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 70 Ø. til N. 78 Ø., rødt Hurtigblink fra N. 78 Ø. gennem Ø. til S. 82 Ø., grønt Hurtigblink fra S. 82 Ø. til S. 100 Ø., hvidt og rødt vekslende Lys fra S. 100 Ø. gennem S. til S. 68° V., rødt Hurtigblink fra S. 68° V. gennem V. til N. 87° V. Flammens Højde: 18 m. Synsvinden: 13 Sm. Hvid Banke med Fyrhus. 60° 28' N. Br. 28° 7' Ø. Lgd.

Bleklommen øvre Fyr, paa Ø.-Siden af Norra Bleklommen, viser nu hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 47° V. gennem N. til N. 31° Ø., grønt Hurtigblink fra N. 31° Ø. til N. 55° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 55° Ø. til N. 81° Ø., rødt Hurtigblink fra N. 81° Ø. til Ø., grønt Hurtigblink fra Ø. til S. 78° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys fra S. 78° Ø. til S. 65° Ø., rødt Hurtigblink fra S. 65° Ø. til S. 40° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys fra S. 40° Ø. gennem S. til S. 4° V. Flammens Højde: 7 m. Synsvinden: 3 Sm. Hvid Fyrhus. 60° 9' N. Br. 24° 59' V. Lgd.

227. Vrag uskadeligt. Vester Markelsdorf VNV, Estersøen. Vraget af det VNV. for Vester Markelsdorf sunke Selskib er forgyvns eftersøgt, og er uskadeligt for Skibstærken. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2112. Kjøbenhavn 1908.)

228. Varselfyr. Warnemünde, Tyskland. Vognfyrtærne, som gaar over det ny Løb ved Warnemünde, vil, naar Løbet er spærret af Ise, give et rødt og rødt Fyr lodret over et grønt. Flammens Højde: 6 m. Fyrene lyser Horisonten rundt.

229. Vrag borttaget. Kiøler Fjord. Vraget af Galassen »Gäclien«, der laa sunket i Kiøler Fjord, er bortsprenget. Almærkingen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2934. Kjøbenhavn 1908.)

230. Forandring i Almærkning. Als Sund og Sønderborg, Lille-Bælt. Den 19. Jan. 1909 og følgende Dage foretages følgende Forandringer i Almærkingen i Als Sund:

Der udlægges i 10 m Vand, paa Sjørhoris Side af Farvaudet 5 røde Spiritronder, mærket A—E, nemlig: A paa 54° 58' 29" N. Br. 9° 45' 15" Ø. Lgd., B paa 54° 58' 10" N. Br. 9° 45' 27" Ø. Lgd., C paa 54° 56' 52" N. Br. 9° 45' 39" Ø. Lgd., D paa 54° 56' 0" N. Br. 9° 45' 49" Ø. Lgd., E paa 54° 55' 41" N. Br. 9° 46' 7" Ø. Lgd.,

paa Banghoris Side sort Spidsstønde I paa 54° 58' 52" N. Br. 9° 45' 7" Ø. Lgd., ved et 8 m Sted en sort og rød Baakestønde, mærket »Mittelfgrund«, paa 54° 58' 28" N. Br. 9° 45' 26" Ø. Lgd.

Ved Sønderborg indruges Tonden med sort Topbetegnelse paa 54° 54' 26" N. Br. 9° 47' 5" Ø. Lgd., og Tonden med hvid Topbetegnelse paa 54° 54' 26" N. Br. 9° 47' 5" Ø. Lgd., og Tonden med hvid Topbetegnelse paa 54° 54' 26" N. Br. 9° 47' 5" Ø. Lgd., og Tonden med hvid Topbetegnelse paa 54° 54' 26" N. Br. 9° 47' 5" Ø. Lgd.,

I Als Sund faar den sorte Spidsstønde ved Arrkildgrund Tallet 2, og de sorte paa Aker Landgrund Tallene 3 og 4 paa Toppen.

I Sønderborg Bugt udlægges en hvid Baakestønde mærket »Køkenis W«, med Ballon over V.-lig Topbetegnelse i 10 m Vand, paa 54° 52' 40" N. Br. 9° 51' 31" Ø. Lgd.

Ved Heltsbank Ø.-kant udlægges i 10 m Vand en hvid Spiritstønde med Ø.-lig Topbetegnelse, paa 54° 50' 58" N. Br. 9° 48' 4' Ø. Lgd.

Den røde Baakestønde med Ballon og Bogstavet A, Ø. for Heltsbank, flyttes til Grundens S.-Side i 10 m Vand, paa 54° 50' 24" N. Br. 9° 47' 36" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.)

II. Kattegat og S. agerrak.

231. Lystønde efter tændt. Lille-Middelgrund, Kattegat. I følge Teleogram fra Ludskaprægen i Göteborg er Lystønden ved Lille-Middelgrund efter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 164. Kjøbenhavn 1909.)

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

232. Grund afmærkes. Sandtorv, Helleørn Fyrs Lysvinkler, Trondhjem, Norge. Ved N.-Kant af en 3 m Bane, c. 1 Mil N. for Sandtorv Fyr, udsættes en Stage. Ved Trondhjem viser Fyrflampen paa Møllens V.-Ende rødt Lys mod Fjorden, hvidt Lys ind mod Havnen.

233. Forestaaende Forandring i Almærkning. I 1909 forandres Almærkning i følgende Farvande saaledes:

Vegsund. Stageerne paa S.-Siden bliver sorte, paa N.-Siden røde. Indløbet til Trondhjemsfjorden. Stageen ved Agdestensfluen SV.-Kant bliver rød, Bøjen ved dens NØ.-Kant sort.

Fosenvangens Indløb. Stageen paa Ø.-Siden bliver sort, paa V.-Siden rød. Høvedlden fra Fosen over Grundeviken og videre forbi Valdersund til Leikun samt i Valdersundredten. Stageerne paa Ø.-Siden bliver sorte, paa V.-Siden røde. Leden fra Faldenford gennem Tviløgsundet og Nærussundet til Nordkraka.

Stageerne paa Ø.-Siden bliver sorte, paa V.-Siden røde. Nesnekrokan. Stageerne paa Ø.-Siden bliver sorte, paa V.-Siden røde. Risøssundet. Stageerne paa S.-Siden bliver sorte, paa N.-Siden røde. Løbet fra Risøssund til Risøshavn. Stageerne paa Ø.-Siden bliver sorte, paa V.-Siden røde.

Tjeldsund og videre til Gressholmen. Stageerne paa Ø.-Siden bliver sorte, paa V.-Siden røde.

Høpens Rende i Melfjorden, Sønnen. Stageerne paa Ø.-Siden bliver sorte, paa V.-Siden røde.

234. Vragmast. Fyrskibet »Horns-Rev«, SST, Nordøen. Den 6. Jan. 1909, c. 3 Sm S. $\frac{1}{2}$ V. fra Fyrskibet »Horns-Rev«, en aflurkket Mast, c. 1 m over Vandet, tilsynvældende fast i et Vrag.

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

248. Oplysning. Cape Bauld Fyr. Newfoundland N.-Ende. Cape Bauld N. Fyrtårn staaer 70 m S. 13° Ø. for det gamle. 51° 38' 41" N. Br. 56° 25' 3" V. Lgd. Det er et brunt, 19 m højt Tårn med rodt Tag. Fyret er et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser To-Blink. Flammens Højde: 57 m. Synsviddens: 20 Sm. Linsapparat af 2den Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1869. Kjøbenhavn 1908.)

249. Tænding af Fyr. Cape Ray. Newfoundland SV.-Kyst. Omtrent den 1. Maj 1909 tændes Cape Ray hvide Blinkfyr, der viser Tre-Blink.

250. Fyr tændes. New Richmond Værft. Chaleur Bay. Canada. Ved Skibsfartens Anbning i 1909 tændes et rodt, fast Fyr paa Yderenden af New Richmond Værft ½ Sm V. for Mundingen af Little Caspacia River. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 6 Sm. 6 m høj Fyrtårn. 48° 9' 55" N. Br. 65° 51' 30" V. Lgd.

251. Fyr tændes. St. Charles de Caplan Værft. Chaleur Bay. Ved Skibsfartens Anbning i 1909 tændes et rodt, fast Fyr paa Yderenden af St. Charles de Caplan Værft, c. 2 Sm Ø. for Caplan River. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 6 Sm. 6 m høj Fyrtårn. 48° 6' 17" N. Br. 65° 40' 35" V. Lgd.

252. Fyr tændes. St. Godfroy. Chaleur Bay. Ved Skibsfartens Anbning i 1909 tændes et rodt, fast Fyr paa Yderenden af St. Godfroy Værft, c. 1 Sm Ø. for Mundingen af Nouvelle River. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 7 Sm. 6 m høj Fyrtårn. 48° 4' 28" N. Br. 65° 6' 15" V. Lgd.

253. Ledefyrtårne forandret. Riviere Valin. Saguenay River. Riviere Valin Fyrtårne er omhytlet med ny. Fortaarnet er et hvidt, firkanet, 10 m højt Tårn, der staaer 21 m bag det gamle. Hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 9 Sm. 48° 27' 50" N. Br. 70° 58' 35" V. Lgd. Bagtaarnet staaer 340 m N. 44° V. fra Fortaarnet og bestaar af en brun, 19 m høj Baake. Hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 m. Synsviddens: 12 Sm i Fyrlinien. Holdt overet i N. 44° V. letter Fyrene fra Fyrlinien Skaaering med Poste St. Martin Ledefyrlinie til Savards Ledefyrlinie. De gamle Fyrtårne er nedrevet.

254. Fyrs Karakter. Lys- og Fløjtetende. Sheet Harbour. Nova Scotia S.-Kyst. Fyret paa Sheet Harbour Lys- og Fløjtetende er et hvidt Fyr med Formerkelse.

255. Tønde udlagt. Casco Passage. Blue Hill Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Spirtonde Nr. 2 N R er udlagt ved 4 m Klippen New Rock, ½ Sm N. 64½° V. fra Orono Point Banke. 44° 11' 43" N. Br. 68° 28' 24" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2675. Kjøbenhavn 1908.)

256. Tønde udlagt. Pond Island Passage. Jarricho Bay. Maine. En Spirtonde er udlagt ved 4 m i Stengrunden ¼ Sm S. 23° Ø. fra Blue Hill Bay Fyr. 44° 14' 6" N. Br. 68° 29' 27" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2676. Kjøbenhavn 1908.)

257. Fyr slukket. Southwest Ledge. New London Harbor. Connecticut. Det røde, faste Fyr paa Southwest Ledge er slukket. Fyrtårnet, som bygges paa Grunden, er nu 5 m over Vandet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1909. Kjøbenhavn 1908.)

258. Fyrskrabet »Tail of Horseshoe« midlertidig ombyttet. Chesapeake Bay. Fyrskrabet »Tail of Horseshoe« Nr. 46 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskrab Nr. 72. Fyr og Taagesigntaler er uforandret.

259. Fyrs Beliggenhed. Horseshoe Shoal Ledefyr. Cape Fear River. North Carolina. Horseshoe Shoal forreste Ledefyr, paa Ø-Siden af Snow Marsh Channel, staaer 5 Sm N. 28½° Ø. fra Bald Head Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 109. Kjøbenhavn 1909.)

Det estasiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 24./1. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 22./1. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Suez 12./1. til Hongkong. — Bintang, Gabe, afg. Singapore 27./1. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 22./1. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. Port Said 13./1. til London. — Sibirien, Madsen, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Anambun, Juel-Hansen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Cambodia, Knudsen, afg. Delagoa Bay 7./1. til Tjilatjap. — Indien, Berg, afg. Port Said 24./1. til Marseilles. Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Weymouth 23./1. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Barbados 24./1. — St. Croix, Christensen, ank. Helsingør 6./1.

Æra. Energi, Svane, ank. Boness 26./1.

Torm. Sara, Jensen, ank. Blyth 27./1. — Helene, Sørensen, afg. Dunston 26./1. — Agnete, Petersen, ank. Kjøbenhavn 23./1. — Hermin, Hansen, ank. Karrebæksminde 24./1. — Aline, Schultz, ank. Horsens 23./1.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Santos 20./1. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Savona 14./1. — Urania, Clausen, afg. Kjøbenhavn 27./1. til Windau. — Svend, Schmidt, afg. Blyth 25./1. — Nordland, Møller, afg. Algier 18./1. — Kronprins Frederik, Andersen, ligger i Kjøbenhavn. — England, Andersen, ank. Methil 26./1. — Holland, Poulsen, oplagt Aarhus. — Europa, Hansen, pass. Kjøbenhavn 27./1. — Belgien, Nielsen, ank. Aberdeen 24./1.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, afg. Rouen 26./1. til Blyth. — Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 8./1. — Newton, Andersen, ank. Portovechio 21./1. — Washington, Nielsen, afg. Grangemouth 27./1. til Kjøbenhavn.

Frem. Austu, Bagger, afg. Riga 26./1. til South Allou. — Vera, Thing, ank. Hull 27./1. — Freja, Nielsen, ank. Ymuiden 26./1.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Burntisland 23./1. til Korsør. — Rimfaxe, Faber, ank. Gjedser 23./1. — Schack Steenberg, Theilland, ank. Grimsby 26./1.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Aarhus 26./1. til Grangemouth. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 26./1.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Burntisland 28./1. — Helga, Vanben-Hansen, afg. Sau Felu 15./1. — Elna, Ratje, ank. Savona 13./1. — Therese, Pedersen, ank. Lynn 23./1. — Jeanne, Løffler, ank. Almeria 22./1. — Daisy, Lagesen, afg. Newport 23./1.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Haderslev 24./1. — Alexy, Skou, ank. Oporto 21./1. — Dagny, Sørensen, afg. Lissabon 24./1. til Santander. — Mary, Clausen, ank. Svendborg 27./1.

Sejlskibe.

Æro. Ofelia, Clausen, pass. Gibraltar 17./1. paa Rejse fra Barry til Lorient. — Anne, Mikkelsen, ank. Holyhead 25./1.

Svendborg. Vestu, Poulsen, ank. Leith 21./1. — Freir, Brandt, ank. Courseulles 22./1. — London, Andersen, ank. Granville 22./1. — Helge, Carlsen, ank. Charlestown 21./1. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Boness 22./1. — Minerva, Fuglsang, ank. Dysart 21./1. — I. Lotz, Hansen, ank. Dunkerque 22./1. — Britannia, Rasmussen, ank. Brest 23./1. — Zenitha, Jensen, ank. St. Yves 24./1. — Newsky, Nielsen, ank. Pontrioux 23./1. — Althea, Skovgaard, ank. Plymouth 24./1. — Immanuel, Jensen, ank. Kristiania 25./1. — Erik, Hansen, ank. Fowey 25./1. — Ragnhild Andersen, ank. Concorneau 24./1. — Erhardt, Larsen, ank. Mariagerfjord 25./1. — Grethe, Hansen, ank. Leeds 25./1. — Zimbria, Nielsen, ank. Setulml 25./1.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 29. Januar 1909. — Dansk Sejlskibsrederi-Forønings Afdeling for mindre Skibes Generalforsamling. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

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

260. Fyr ødelagt. Texas City Channel, Galveston Bay, Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas City Channel Fyr Nr. 1 er ødelagt. Det vil efter blive tændt snarest muligt. 29° 21' 9" N. Br. 94° 47' 37" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

261. Forandring i Almærkning. Santos, Brasilien. I Santos Haven er den sorte, spidse N.-Toude flyttet 2 Kbl. SV. hen, og ligger nu 6½ Kbl N. 59° V. fra Port Barra Grande V.-Hjørnet. Den røde Spidsstønde 8½ Kbl N. 85° V. fra Port Barra Grande V.-Hjørnet er indtrækket. En grøn Toude ligger ved et Vrag, inden for 5 m Grænsen, 2 Kbl S. 69° V. fra Linoos Point N.-Ende. Port Barra Grande: 230 59' S. Br. 46° 18' V. Lgd.

262. Fyr atter tændt. Port Montt, Reloncavi Sound, Chili. Paa Passager Pieren ved Port Montt er nu tændt et rødt, fast Fyr og det midlertidige Fyr slukket. Flammens Højde: 8 Sm. Synsviddet: 8 Sm. Fyrrapparat af Gte Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2483. Kjøbenhavn 1908.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

263. Mole forlængt. Fyr, Finnicino. Italien V.-Kyst. S. Molen ved Finnicino er forlængt ½ Kbl. Paa dens Yderende er tændt et grønt, fast Fyr. Om kort Tid skal begge Fyr ved Havnen forandres.

264. Oplysning om Haven. Reggio Calabria, Italien. Reggio Calabria Haven er ikke undergaaet Forandringen, som er af Betydning for Skipsarten.

265. Oplysning om Fyr. Messina Stræde. Sicilien og Italien. Villa S. Giovanni hvide, faste Fyr er atter tændt.

Ved Reggio er det røde, faste Fyr paa den ny Havnevole tændt, men man skal gaa rigeligt uden om det. De øvrige Fyr ved Havnen er slukket.

Punta Mazzone Fyr er slukket.

Punta Solite grønt, faste Fyr er tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 206. Kjøbenhavn 1909.)

266. Telegrafkabel afmærket. Saint Florent, Korsika. I det Inderste af Golfe de Saint Florent er opført to hvide og blaa Telegrafkabler, som holdt overet i S. 11° V. afmærket Telegrafkabel. 42° 40' 23" N. Br. 9° 17' 15" Ø. Lgd.

267. Telegrafkabel afmærket. Macinaggio, N. for Macinaggio Haven er opført to hvide og blaa Telegrafkabler, som holdt overet i S. 50° V. afmærket Telegrafkabel. 42° 57' 30" N. Br. 9° 27' 18" Ø. Lgd.

268. Telegrafkabel afmærket. Bonifacio Stræde. Ø. for Cap Pertusato er opført to hvide og blaa Telegrafkabler, som holdt overet i N. 57° Ø. afmærket Telegrafkabel. 41° 22' 5" N. Br. 9° 11' 55" Ø. Lgd.

269. Telegrafkabel afmærket. Ajaccio. Ved Ajaccio, Ø. for Ghiallet, er opført to hvide og blaa Telegrafkabler, som holdt overet i N. 25° Ø. afmærket Telegrafkabel. 41° 54' 58" N. Br. 8° 44' 27" Ø. Lgd.

270. Havnevole fuldført. Arbatax (Tortoli), Sardinien. Den tredje Del af Forlængelsen af Arbatax Mole er fuldført, dens Yderende ligger 210 m N. 78° V. fra det røde, faste Fyr paa den anden Del af Molen. Paa Molens Yderende er tændt et midlertidigt hvidt, fast Fyr, indtil det røde, faste Fyr paa den anden Del af Molen kan flyttes til dens Yderende.

En Toude, som man skal gaa uden om, ligger 43 m fra Molens Yderende.

271. Fyr ødelagt. Pynt San Pietro, Ughian. Østerrig-Ungarn. Fyret paa Pynt San Pietro er nedbrændt og tændes ikke mere, da der i 1909 oprettes et permanent Fyr paa den Idolo. 44° 9' N. Br. 13° 3' Ø. Lgd.

272. Fyrskib flyttet. Tønder udlagt, Kertch Stræde, Rusland. Pavlovski, Buranski og Kertch-Yenikale Kanaler er nu uddybet til 7 m, Middelt Vandstand. Fyrskibet »Fuzia« er flyttet 6 Kbl S. hen og ligger nu 4. Sm S. 5° Ø. fra Pavlovski Fyr, og ½ Kbl Ø. for Midten af den grævede Rende.

En sort Stumpende med Kegle er i 7 m Vand udlagt i Forlængelsen af Rendsens Ø.-Kant, 4 Sm S. 3° Ø. fra Pavlovski Fyr, og en rød Stumpende med Kegle med Spidsen nedad ved Rendsens V.-Kant, 4 Sm S. 3° Ø. fra samme Fyr, som ligger paa 45° 18' N. Br. 36° 27' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

273. Grunde fundet. Bantjar Red, Java N.-Kyst. Paa hantjar Red ligger en 5 m Grund ½ Sm N. for 8 m Steedet, paa 6° 46' S. Br. 111° 50' Ø. Lgd. Indtil 3 Kbl N. for 5 m Grunden er der kun 7 m Vand, og i Limen mellem Fyrterne Petokol og Aoor Aoor er der betydelig mindre Dybde end angivet i Kortet.

274. Lodsyrskib flyttet. Soerabaja, Java N.-Kyst. Lodsyrskibet i Soerabaja V.-lige Farvand er flyttet hængt udfærdt i Mærkelinjen, til 6° 51' 45" S. Br. 112° 44' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2020. Kjøbenhavn 1908.)

275. Tønder ombyttet med Lystønder. Banka N.- og NØ.-Kyst. Den sorte Stumpende V. for den Penjoesse, Klambanai, paa 1° 31' S. Br. 105° 40' Ø. Lgd., og den sorte Stumpende paa Koba Red, paa N.-Kant af Revet NNØ. for Mundingen af Koba Rivier, paa 2° 26' S. Br. 106° 25' Ø. Lgd., ombyttes med sorte Lystønder, der viser hvidt Lys med Formærkelser, hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek.

Den sorte Stumpende med afskåret Kegle SV. for Grunden Ø. for Karang Merah, paa 2° 1' S. Br. 106° 15' Ø. Lgd., ombyttes med en hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek.

En hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., udlægges ved Ø.-Kant af Fokkerit, Tj Radja, paa 1° 55' S. Br. 106° 14' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1805. Kjøbenhavn 1908.)

276. Revs Belligehed. Sikilangrit, Sumatra V.-Kyst. Sikilangrit ligger c. 3 Sm. Ø. ligere end angivet i Kortet, nemlig c. 1 Sm S. 32° V. fra Mundingen af Floden Sikilang. 0° 5' 40" N. Br. 99° 31' 15" Ø. Lgd. Pankvev, som ligger i 11 m Vand, er Dybden 1, m.

277. Sten fundet. Melidang (Maleidang) Red, Billiton Ø.-Kyst. En Sten med 3 m Vand er fundet paa Melidang Red, fra den Ajan Ketil i S. 36° Ø., og fra Melidang NV.-Pynt i S. 21° V. 30' 4' S. Br. 108° 17' Ø. Lgd.

278. Vrag. Shimomoseki Strait, Kaitai, Japan. Et Vrag ligger i det Ø. lige Indløb til Shimomoseki Strait, 2½ Sm SW. for He Saki Fyr. 33° 58' N. Br. 131' 1' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Ny Kort eller ny Bog; R: rettet; U: Udgaet; + annulleret; T: Tilæg.

Korts Nr. Englandt: The Channel Pilot. Part I. South Coast of England. Tenth edition. 1908. 3 sh.

Holland: 39 Zuidelijk gedeelte van de Chineseche Zee. Bind II. I: 100.000. fl. 1,30.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	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 Dampsiiren gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebaasin 20 Fod, i Teglgaardhavn 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 Fyrskilbet „Hals“ er der Station for Hals Lodaer.</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>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " " "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejderne Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig 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. 38 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforudtænkt. 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 udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddingen 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 hervedværende 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, Kølhal-plads 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 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.	Lods-penge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejskibe 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. Ophalingsbeddingen, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Løse- 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 Vandværksledning 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, Skibsmedie.
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 besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slots 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ 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 Skibsmedier.
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 Kultursyning 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, 38' bred i Bunden. Portaabinners Bredde er 33' Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12½', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6¼ 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 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 bele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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 Skibsmedie.

	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.	Skibaafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hoved-sagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sjælskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Præstø.	Rende med 12 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 12 Fod. Bolværkerne 4—5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 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, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Højsøværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Renne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5 1/2, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da 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 h er 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; 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. 27. Jan. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	81 - 1/4	81	81 1/2
Danmark			
Norden	73 1/2 - 1/2	73	73 1/2
Kjøbenhavn		34 1/2	35 1/2
Carl		63	66
Dannebrog		63 3/4	68
Skjold		41 8/16	43 8/16
Urania		12 1/2	17
Union		36 1/4	38
Dampsk. af 1896		63 3/4	65
Højmdal			
Østasiatiske	131 1/2 - 1/4	131	131 1/4
Østersøen		35	40
Nordsøen			
Gorm			
Torm			
Inga		34	39
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	35 1/4 - 1/2	34 1/2	35
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88			
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.			
5 % Østasiask. Komp.			
Stats- og Kredtforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.			
3 1/2 % nops. Stats.		94 3/4	96 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.		84 1/2	85
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.		87 1/4	89 1/4
4 % — — 2. Serie.		93	93 1/4
4 % — — 1.		94 1/4	96
3 1/2 % Østift. Kreditf.		87 1/4	89 1/4
4 % — — 7.		91 8/16	92
3 1/2 % Landkreditk.		91 1/2	93
4 % Østift. Kreditf.		92 1/4	92 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	153 1/2 - 1/4	153 1/2	153 1/2
Privatbank	102 101 1/2	101 1/2	101 1/2
Landmandsbank	133	133	133 1/2
Handelsbank	134 3/4	134 3/4	135
Grundejerbank	33 1/4 - 1/2	33 1/2	33 3/4
Burm. & Wain	49 1/2 - 49	48 1/4	49 1/2
Helsingørs Jærnsk.	94 1/2	94	94 3/4
Sukkertabr.	237 3/4 - 238	237 3/4	238
Bryggeri Aktier	140 1/4 - 1/2	140 1/4	140 1/2

Vekselkurser d. 26. Januar 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	89.80
London	18.23	18.20
Paris	72.50	
Amsterdam	151.00	
Wien	76.00	

Notering paa Berlins Børs d. 26. Januar 1909.

Russiske Noter	214.85
4 % Russiske Consols	—
3 8/10 % — Boden Kredit	75.75
5 % Mexikanske 1899	102.70
5 % Rumænske Stats	101.30
4 % — — 1890	92.60

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

„Foren. Dampsk.“ 54,000, „Norden“ 12,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 4,000, „Union“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 2,000 „Østasiatisk“ 130,000.

Møller & Rée,
Bankforretning. 16. Ved Stranden.

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommisionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

**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 Conscience, 21, Tel. 1762.

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

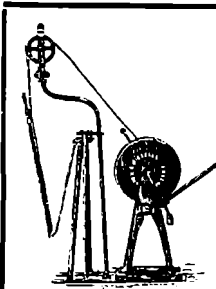
Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lfm.
i Kjøbenhavn.

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdilorsikringer, til billige taeste Premier. Agenturer i de Bæste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenhavne

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.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er I. Klassees dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

**Forlang kun John Crabbie's
scotch Whisky**

gold Elephant og **, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere forfoldet og uforfoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincogne. Telefon 3283.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. 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.

AVERTISEMENTS 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 Koutor og i Kioskerne.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 2. Februar 1909.

16. 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
Slanges af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indtæj. 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.

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“.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

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

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige.

Underseg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

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.

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

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“.

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

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Officielle Bekendtgørelser.

Bekendtgørelse.

Pladsen som Havnefoged ved Fredericia Havn er ledig. Om denne Bestilling, som lønnes med en aarlig Løn af 1000 Kr. og Alderstillæg af 100 Kr. hvert 3. Aar indtil 200 Kr. samt fri Bolig, kan Ansøgning, stilet til Fredericia Byraad, indgives paa undertegnede Kontor i Løbet af 14 Dage.

Fredericia Borgmesterkontor, den 30. Januar 1909.

Carl Scharling.

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 Skruerakler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdukker, 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.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparation af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Yærdokker for Skibe af resp. 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophallingsbedding for Skibe af indtil 300 Tons Egevnægt.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hampbrugværk.

Nyhavn 53.

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

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havarieexpert.

Kontor: Holstelns-gade 16, Ø.

Telf. Øbro 112 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorchjensen“.

Telefon 7262.

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

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg.

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.

Skibsfører.

1 à 2 veluddannede Skibsførere kan faa Ansættelse i et nydannet Dampskibsselskab, mod at interessere sig i Selskabet for et passende Beløb.

Billet, mrk.: „Skibsfører 178“, tillige med Kopi af anbefalinger, Oplysning om Alder, disponibel Kapital, etc., tilstilles dette Blads Kontor.

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.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner 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.

En dygtig Stewart,

20-30 Aar, med gode Anbefalinger og som vil tage Hyre som saadan paa en større Lystskonnert, der udelukkende bruges til Lystsejlsads, kan faa Plads. Han maa helst have sejlet i Lystsejlsads før. Pladsen kan tiltrædes 1. Marts eller 1. April, om muligt før. Løn efter Kvalifikation og nærmere Overenskomst. Bill., mrk.: „Stewart 673“, modt. Aug. J. Wolff & Co. Ann. Bur. Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Kjøbenhavns

Navigations-skole

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 Skibsekvipamenter.

Kjøbenhavn, d. 2. Februar 1909.

Skibsfarten paa spanske Havne. Paa givne Foranledning henleder Udenrigsministeriet paa ny Opmærksomheden paa, at alle Skibe, der udklarer sig til spansk Havn, i Følge den spanske Lovgivning bør være forsynet med Sundhedspatent, legaliseret af den spanske Konsul paa Afsejlingsstedet eller, hvis en saadan ikke findes, af et andet Lands derværende Konsul. Saafremt det, fordi der overhovedet ikke i Udklaringshavnen findes nogen konsulær Myndighed, har været umuligt for Skipperen at erholde det af den danske Myndighed udstedte Sundhedspatent legaliseret, maa der i Skibets Dagbog gøres en Bemærkning desangaaende, hvorved det i hvert Fald bliver muligt for den danske Konsul paa Ankomststedet i Spanien at afgive Erklæring om de paagældende Forhold til de spanske Myndigheder og derved spare Skibet for Bøde eller Forsinkelse.

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 Skibsføreren, skal Mandskabet melde dette for Mønstringsbestyreren, hvorhos Skibsføreren er pligtig til at besøge Bøgerne afleveret.

Ministeriet for Handel og Søfart. Ministeren for Handel og Søfart gav Torsdag d. 28. Januar paa Hotel »Phoenix« en Middag, til hvilken var indbudt Ministrene, Medlemmer af Landsting og Folketing, Repræsentanter for Handel og Søfart m. o., ialt 130 Personer. Ved Middagen talte Handelsministeren for Konsejlspræsident Neergaard, hvem han takkede for Oprettelsen af Handelsministeriet. Konsejlspræsidenten talte for Handelsministeren, og derefter holdtes en Række Taler, bl. a. af Admiral Richelieu, Generaldirektør Rubin, Indenrigsminister Kl. Bernsten, Etatsraad Olesen og Forretningsfører Jæpelt.

Masnede-Broen. Den 21. f. M. har en Deputation fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe bestaaende af Formanden, Kaptajn Jensen, Hellerup, Kredsformanden for Svendborg, Kaptajn Th. Nielsen, samt Sekretæren, Translatør L. Rasmussen, Svendborg, haft Foretræde hos Ministeren for offentlige Arbejder, Ministeren for Handel og Søfart samt Broudvalgets Formand, Grev Reventlow for at fremsætte de Krav, som fra Sejlskibenes Side maa stilles, hvis Broen bygges, for at Sejladsen kan foregaa nogenlunde betrygget.

Ministrene og Grev Reventlow stillede sig velvilligt overfor Sagen, saa at der nu antagelig vil blive gjort alt for at mindske Ulemperne for Skibe ved Besejlingen af Broen.

Efter hvad vi erfarer er det af Folketinget nedsatte Udvalg til Behandling af Lovforslaget om Falster-Masnede Broen, Ministeren for offentlige Arbejder, Ministeren for Handel og Søfart samt Chefen for Søfartskontoret i Dag afrejst med Særtog Syd paa for at tage Forliholdene ved Masnedøoverfarten i Øjesyn.

Medens en Del af Deltagerne agter at foretage hele Turen til Warnemünde og overnatte der forinden Hjemrejsen tiltrædes, ventes begge Ministre samt Kontorchef Krogh at være tilbage endnu i Eftermiddag.

Skoleskibet »Viking« er d. 30. Januar ankommet til Port Pirie. Alt vel om Bord.

International Skibsrederunion. London, d. 19. Januar. (Ritz. Bur.). Den Komite, der nylig er bleven nedsat for at overveje Dannelsen af en international Union af Redere, traadte i Gaar sammen i Newcastle og diskuterede et Forslag, der var stillet af Macarthy til Regulering af Tonnagen i Overensstemmelse med Efterspørgslen. Forslaget gaar ud paa, at enhver Reder, der slutter sig til Unionen, skal forpligte sig til at lægge alle sine Skibe op i visse Perioder af Aaret. Under det nuværende trykkede Fragtmarked vilde Forholdet rimeligvis blive saadan, at Rederne oplagde Tonnage i to paa hinanden følgende Perioder af 30 Dage hver, da Lloyds og Assuranceselskaberne kun beregner deres Rabat, efter at et Skib har været lagt op i en Maaned. Det fremhævedes, at der ikke vilde være synderlig Fare for, at alle Skibe vilde blive lagt op samtidig. Forslaget vakte ikke større Begejstring blandt Repræsentanterne fra Clyde, og de store London-Linier er endnu ikke stærkt berørt af Forholdene, men i Liverpool, Cardiff og forskellige andre Steder har Forslaget vakt megen Diskussion, og man haaber, at det vil finde almindelig Tilslutning. Komiteen sluttede sig til Macarthys Forslag.

Skibsfarten paa Riga. Firmaet P. Bornholdt & Co. i Riga telegraferer d. 31. Januar til sin Repræsentant i Kjøbenhavn: 15 Graders Kulde, Passagen forbi Domesnes kun mulig for stærke Dampere.

Fyrinspektionsskibet »C. F. Grove« har sidste Efteraar ligget ved Hals for at udføre nogle forberedende Arbejder til Anlæg af et nyt stort Fyrtaarn, fortæller »Svendborg Avis«.

Bladet har af Fyringenør Weden faaet følgende nærmere Oplysninger om Sagen:

»Tidligere har der ligget et gammelt Fyrskib paa »Hals Barre«. Det tilhører Staten, men Driften betales af Aalborg Kommune. Nu er Skibet imidlertid blevet for gammelt, og man har derfor besluttet, at der skal bygges et Fyrtaarn i dets Sted. Staten betaler Omkostningerne — ogsaa for Driften — mod at Aalborg giver Afkald paa den Barreafgift, Byen hidtil har opkrævet af Skibe, der passerer Hals ind i Limfjorden.

Fyrtaarnet kommer til at ligge lidt længere ude, end Skibet nu gør, nemlig paa 28 Fod Vand. Der laves en stor Jernunderbygning inde paa Land, og naar den er færdig, slaades den ud og nedsænkes, efter at den efterhaanden er bleven forsynet med Vægge og Klædninger af Beton og Granit. Oven paa denne Kasse, der kommer til at rage 16 Fod op over Vandet, bygges saa selve Taarnet. Det bliver af Jern, og dets Top kommer til at rage 52 Fod over Vandfladen.

Taarnet forsynes med Lynfyr og Taagesignaler. Fyret, der skal lyse med Petroleumsglødelys, vil kunne ses 12—14 Sm. bort.

Iøvrigt skal Taarnet ogsaa gøre Tjeneste som Lodsstation. I den før omtalte Kasse bliver der Værelser til Fyropsynet og et Par Lodser.

I Foraaret 1910 kan Kassen laades paa Plads, og allerede om Efteraaret vil Fyrtaarnet være færdigt til Brug og vil da have kostet c. 215,000 Kr.

Højesteretsdom.

Den 9. August 1905 tilskrev den korresponderende Reder for Dampskibsselskabet *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 Mortensen det nævnte Beløb til Rederiet og modtog herfor Aktier til pari Kurs. Han rejste derefter i Slutningen af Maanedene 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 et Sammenstød mellem ham og Rederiet. Den 15. August 1907 skrev Mortensen til Selskabet og 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 Mortensen og Selskabets Prokurist paa Københavns Red, beklagede førstnævnte 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 København, kom Prokuristen om Bord med den Besked til Mortensen, at denne maatte være klar til at pakke sit Tøj og rejse til et andet af Selskabets Skibe, eventuelt »Egholm«, hvortil Mortensen svarede Nej, han havde kun »Hjortholm« at holde sig til. Prokuristen anmodede nu Mortensen om næste Dag til en bestemt Tid at søge den korresponderende Reder paa dennes private Bopæl; dette gjorde han ogsaa, men traf ham ikke hjemme. Under 1. Oktober skrev den bestyrende Reder til Mortensen og tilkendegav heri, 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. 28. September) og gjorde ham ansvarlig for det af hans formentlige Kontraktbrud flydende Tab.

Samme Dag, som fornævnte Brev er skrevet, modtog Mortensen 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 gjort gældende, at han har villet kvittere med Forbehold, men det er *in confesso*, at han sluttelig efter vedkommende Bogholders Diktat har kvitteret paa en af Kaptajnen udstedt Anvisning for Beløbet med Ordene: »Dags Dato modtaget Saldo Afregning«.

Mortensen anlagde derefter Sag mod Selskabet ved Sø- og Handelsretten, hvorunder han paastod Selskabet tilpligtet at betale i Anledning af hans formentlige ulovlige Afskedigelse, dels 5,000 Kr. mod Tilbagelevering af de af ham tegnede Aktier, dels i Henhold til Sølovens §§ 92 og 86 en Maanedes Hyre 135 Kr. med Renter af disse Beløb, samt Sagens Omkostninger.

I Dom af 8. April 1908*) udtalte Sø- og Handelsretten, at den finder Mortensens 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 ham tilregnelig Aarsag.

Naar et Rederiselskab stiller som en Betingelse for Antagelsen af Førere, Styrmand 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 mod 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 Diciplinen, vil de deraf opstaaede Vanskeligheder næppe kunne undgaas, naar Selskabet har antaget Aktionærer om Bord. Mortensens Paastand om Tilbagebetaling af det af ham indbetalte Aktiebeløb med Renter fra Stævningdagen vil derfor være at tage til Følge.

Derimod findes Mortensen efter den af ham afgivne Saldokvittering ikke at kunne gøre Krav paa noget yderligere Hyrebeløb end det af ham modtagne. Hvad der har bevæget ham til at give Saldokvittering vedrørende hans »Afregning«, har ikke kunnet oplyses nøjagtigt, da han 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 ved Sø- og Handelsretten dømtes Selskabet til at betale Mortensen med Kr. 150.00.

Ved Højesterets Dom af 19. Januar 1909 blev Sø- og Handelsrettens Dom stadfæstet og Selskabet dømt til at betale Mortensen 300 Kr. i Procesomkostninger for Højesteret.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Februar Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Den almindelige Fordeling af Lufttryk og Vindforhold adskiller sig ikke væsentlig fra Forholdene i Januar Maaned.

Kystvinde. Den evropæisk-afrikanske Side. I Februar er Vindene ved Nordevropas Kyster meget foranderlige med Hensyn til Retning og Styrke; dette gælder ogsaa Kyststrækningen mellem Kap Finisterre og Gibraltar. Ved Marokkos Kyst er Vinde mellem S. og SV. hyppige, og paa Madeira optræder ikke sjældent Storme mellem S. og SV. Paa de Kanariske Øer forekommer dels de fremherskende Vinde mellem NNØ. og NNV. og tillige Storme fra Retninger mellem SØ. og SV.; disse sidste kendes ofte paa et forudgaaende stærkt Barometerfald, medens stærke Stigninger af Lufttrykket 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 opræder 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

*) Se Dansk Søfartstidende af 23. April 1908.

usiglbare Vejr, som Støvfaldet forårsager, særlig ved de Kanariske Øer, har ofte givet Anledning til Forlis. Saa snart Vinden (Passaten) genantager Retningen N. eller NNØ. ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Vindstille Bæltet mellem begge Passaterne er i Februar selv i Nærheden af den afrikanske Kyst forholdsvis meget smalt. Hyppigheden for Vindstille paa det aabne Hav er endnu under 10 pCt.

Den amerikanske Side. Paa de højere Bredder er Fralandsvinde i afgjort Overvægt. Vinterstormene paa de forenede Staters Atlanterhavskyst begynder Nord for Kap Hatteras som oftest fra SØ. med faldende Barometer og Regn; senere gaar Vinden næsten lige saa ofte gennem NØ. som gennem SV. om til NV., og i Stedet for Regn falder der ofte Sne. Med NV. klarer Himlen op, og Vejret bliver i nogen Tid stadigt. Naar man ser bort fra Snefaldet, har Vejret denne Karakter helt ned til Bermuda Øerne. I Meksiko Buglen forekommer »Northers« nu sjældnere, hvorimod SØ. Vinde optræder meget hyppigt. Ved hele Mellemerikas og Venezuelas Atlanterhavskyst og paa Antillerne blæser NØ. Passaten.

Storme er endnu i Februar næsten lige saa hyppige som i Januar. Den gennemsnitlige Stormhyppighed paa Damperruterne paa de højere Bredder liltager ogsaa nu fra Øst henimod Vest til Midten af Oceanen, men aftager igen herfra betydeligt over imod det amerikanske Fastland. Maksimum for Stormhyppighed (37 pCt.) ligger paa 40°—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. Vintermaanederne Januar og Februar er Aarets mest taagefattige Maaneder, til Dels vel fordi Golfstrømmens Vandtemperatur nu er betydelig lavere end om Sommeren og ikke saa meget forskellig fra Temperaturen af de omgivende kolde Egne, men dog særlig fordi kolde NV. Vinde optræder hyppigere end fugtige, varme SV. Vinde. Kun hist og her overskrides en Taagehyppighed af 10 pCt. noget, saaledes navnlig over Grundene paa den amerikanske Side.

Is. Drivisen er i Februar som oftest under en temmelig rask Fremrykning imod S. og SØ., dog ligger Drivisens Februar Grænse gennemsnitlig endnu 100 Sm. Nord for Damperruterne til New York, medens Marts Grænsen derimod allerede ligger meget nær ved Ruten for de udgaende Dampere.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. Januar, at Skibsfarten paa Flodmundingerne i det Sorte- og Azowske Hav er stærkt hindret af Is. Fra de transatlantiske Damperruter er der ikke indløbet Meldinger om Is.

Søfartens Ulykkesforsikringslov.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af Hr. Kontorchef Aage Sørensen's Indlæg i *Dansk Søfartstidende* for 22. Januar 1909, skal jeg tillade mig at fremføre følgende.

Det hedder i nævnte Indlæg:

»Hr. Rasmussen synes imidlertid at ville gøre sig til Talsmand for den Opfattelse, at der bør ydes Erstatning i alle Dødstilfælde og begrunder det med, at Rederne jo dog har betalt Præmie for de paagældende«.

Jeg kan kun beklage, hvis Hr. Kontorchef Sørensen har faaet et saa fejlagtigt Indtryk af mit Indlæg i *Dansk Søfartstidende* for 12. Januar 1909; der findes absolut intet i dette Indlæg, der berettiger ham til at drage en saadan Slutning.

Hvad jeg i Forbindelse med denne Sag har fremført, er den Ubillighed, at der stilles en Fordring til de ganske unge Mennesker — for at Erstatningssummen for dem i Dødstilfælde skal kunne udbetales —, som ikke med Rimelighed kan forlanges opfyldt, og min Hentydning til, at Præmien alligevel skal erlægges, er kun fremsat for yderligere at fremhæve Ubilligheden.

C. Minor Rasmussen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke foregaaet væsentlige Forandringer i sidste Uge. Markedet er overalt meget mat. Danmark har kun enkelte Kalksten- og gammelt Jern-Laster til lave Fragter. Tyskland og Vestsverig har saa godt som intet positivt, Østnorge har nogle faa Is- og Træ-Laster, men i Almindelighed til saa lave Fragtrater, at de ikke kan dække Udgifterne ved Transporten, og det er saaledes vanskeligt at komme til Forretning. For senere Afskibning fra Bottenhavet gøres meget faa Forretninger, og det maa beklages, at enkelte skandinaviske Redere har sluttet under Minimalraterne, hvilket kun tjener til yderligere at forværre Forholdene. Nogen Udsigt til mere Liv for prompt Afskibning foreligger ikke. Returfragter Vest fra samt Mellemrigsfart er ligeledes vedvarende mat, men der er kun faa Sejlere i Fart, saa at der er nogen Sandsynlighed for, at Kulfragterne vil bedre sig for Februar/Marts.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

150 R.-T. Is Kristianiafjord/Colchester 8/6, 250 Tons Kul Methil/Holmestrand £ 5.15, 300 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 6, 200 Tons Kul Dysart/Bogense £ 6.10, 130 Str. D/B., Boards Sundsvall/Courseulles 47 Frcs.

For de mindre Skibe er der ikke nogen væsentlig Forandring at berette om, og den sidste Uges Frost gør heller ikke Forholdene bedre. Foruden fra Stralsund noteres nu ogsaa fra Greifswald en Del Ladninger pr. f. o. w. baade for Rug, Hvede og særlig Havre.

Kjøbenhavn sluttede for Hvede til Odense 18 Øre, Halmstad 20 Øre samt for Risfodermel til Rudkjøbing og Nakskov 20 Øre.

Generalforsamlinger.

Drager Skibsfører- og Skibsrederforening afholdt den 15. Januar sin aarlige Generalforsamling.

Da Formanden Isbr. Schmidt var fraværende, ledede Næstformanden, Skibsfører A. Petersen Generalforsamlingen. Skibsinventarhandler Chr. Greisen valgtes til Dirigent.

Kassereren, pens. Lods J. Theis fremlagde det reviderede Regnskab. Foreningens Medlemsantal var den 1. Januar 1909 76 ordinære og 35 ekstraordinære, af disse var 18 udenbys og 8 udenlandske.

Foreningens Kasse havde haft en Indtægt af Kr. 569.05 og en Udgift af Kr. 573.78. Enkekassens Indtægt udgjorde Kr. 1302.05 og Udgifterne beløb sig til Kr. 605.79. Enkekassens Status viste en Beholdning af Kr. 21,324.00. 23 Enker havde i Aarets Lob modtaget Pension. Regnskabet godkendtes. Derefter genvalgtes Bestyrelsen. Det blev vedtaget at Enkepensionens Størrelse som hidtil skulde være 25 Kr. aarlig.

Næstformanden mindedes derefter to af Foreningens Medlemmer, der var afgaaet ved Døden i det forløbne Aar, nemlig fluv. Skibsf. Lyngby og fluv. Skibsf. B. J. Jans. Forsamlingen viste sin Deltagelse ved at rejse sig.

D. J. Jans.

Svendborg Toldsteds Sygekasseforening for Søfolk

afholdt d. 25. Januar sin aarlige Generalforsamling paa Thura. Regnskabsfører og Kasserer, Skibsreder C. Clemmensen oplæste det reviderede Regnskab, hvoraf fremgik, at der i det forløbne Regnskabsaar var udbetalt i Sygehjælp til 52 Skibe Kr. 2,692.67 og indkommen i Præmie og Indtegning Kr. 2,548.33, hvilket giver en lille Underbalance. Regnskabet, der balancerer med Kr. 4,194.51, godkendtes. Der er ialt indtegnet 148 Skibe i Foreningen.

Skibsbygmester N. P. Petersen afgik efter Tur som Bestyrelsesmedlem, men genvalgte. Ligeledes genvalgte Revisorerne.

Marstal ny Sømandskasse

afholdt den 23. Januar sin aarlige Generalforsamling. Skibsreder Grube aflægte Regnskab. Kassen, hvis Indtægter i Aarets Løb var Kr. 3,253.18 havde en Underbalance paa Kr. 1,146.13, idet Aarets Udgifter nemlig androg Kr. 4,399.31. Kassen ejer Kr. 47,341.55. Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Skibsrederne Erik Bøye og Christen H. Christensen.

Marstal Skipperforening

afholdt d. 18. Januar sin aarlige Generalforsamling.

Det reviderede Regnskab blev fremlagt og godkendt. Foreningens manganarige Formand, Mægler Albert E. Bøye nævtede, treds kraftig Onfordring, at modtage Genvalg. Paa Forslag af Skibsreder C. W. Clausen, der valgtes til Foreningens Formand, vedtog Generalforsamlingen enstemmig at optage Hr. Alb. E. Bøye som overordentlig Medlem.

Havarier og Forlis.

Straits of Mennai. Dpsk. af Glasgow, kom d. 26. f. M. paa Rejsen fra Novorossisk til Svendborg med en Ladning Oljekager paa Grund paa Sprogø. Grundstødningen fandt Sted i Taage, og Skibet kom paa i fuld Fart, saa det staa haardt i Grunden. Bjergningsdamperne »Valkvrien« og »Frederikshavn« assisterer med at faa Skibet flot. I Forskibet er en stor Lækage, ellers er det tæi overalt: c. 700 Tons af Ladingen er løstet i Lægtene. I Følge senere Meddelelse er Damperen nu bragt flot og bugseret til Svendborg.

Glücksborg, Trawldpsk. af Altona, er Natten til 26. f. M. grundstød paa Sprogø Østrev. Skibet løb høit op paa Land og veltede om paa Siden, saa Bjergning var vanskelig. Dpsk. »Helsingør« assisterede Skibet flot og ind til Korsør.

Mathilde, Dpsk. af Vejle, er paa Rejsen fra Hamburg til Bandholm med en Ladning Mais returneret til Brunshüttel i luk Tilstand: Forpeaken er fuld af Vand. Skibet er midlertidig repareret og har fortsat Rejsen.

Adolph Andersen, Dpsk. af Randers, har haft haardt Vejr paa Rejsen fra Libau og ankom d. 27. Januar til Antwerpen med Tab af Dækslast.

St. St. Blicher, Dpsk. af Kjøbenhavn, er Natten til d. 30. f. M. grundstød paa Blindeskæret, Øst for Falsterbo. Skibet, der var paa Rejse fra Stettin til Helsingør, har svær Bundskade. Nøttenselskabet assisterer.

Speed. Brig af Sandefjord, er d. 30. Januar paa Rejsen fra Goole til Frederiksstad strandet paa Spirbakken Vest for Højendens Redningsmadene naede ud, fuldt Rigningen, hvori Besætningen havde søgt Tilflugt, og det lykkedes derfor kun at redde første Styrmand, den øvrige Besætning, ialt 8 Mand, druknede. Skibet maalte c. 240 Tons Netto og var bygget i Brevik 1875.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert »Wemyss Castle« af Marstal, der maaler 100 Netto Reg.-Tons, er af Ejeren, Skibsreder R. Albertsen, Marstal, solgt til Kapt. Bandholm m. fl. af Marstal. Kobesummen var i Følge »Æro Avis« Kr. 9,700. Skibsreder N. E. Schmidt skal være Skibets bestyrende Reder.

Den 26. Januar løb i Følge »Svendborg Amtst.« en Jernskonnert af Stabolen fra Ring Andersens Værft paa Holmen ved Svendborg.

Aktieselskabet Atalanta af Marstal, bestående af Skibsreder Hans Petersen m. fl., har i Følge »Æro Avis« købt en i Stockholm hjemmehørende 3/m. Staalskonnert »Fanny«, der maaler 255 Brutto Tons. Skibet, der er bygget i Oscarshamn i 1905, er købt for en Sum af 38,000 Kr., det hedder nu »Ludvig Bramsen« og føres af Kapt. Groth.

Skibsfører P. L. F. Thomsen, Marstal, har den 29. Januar solgt den ham tilhørende Galease »Argus«, der maaler 48 Brutto Reg. Tons, til Skibsfører Sørensen, Assens. (»Æro Avis«.)

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«. Løvstræde 9. Telefon 6018.

Skibsbygning-materiale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivakruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staalrosser, Koojer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, afg. Antwerpen 31./1. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Libau 1./2. herfra. — Algarve, Borries, afg. herfra 30./1. til Swansea. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Swansea 30./1. til Bordeaux. — A. N. Hansen, Paasko, ank. Libau 29./1. fra Windau. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 22./1. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 27./1. hertil. — Arno, Struberg, ank. Catania 26./1. fra Neapel. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 29./1. herfra. — Baron Stjernblad, ank. Havre 31./1. fra La Rochelle. — Beira, Lunge, ank. Marseille 28./1. fra Sunderland. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 29./1. fra Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, oplagt her. — Christian IX, Holm, afg. Königsberg 31./1. hertil. — Dagmar, Bogvad, ank. Windau 1./2. herfra. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 1./2. herfra. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 25./12. fra Sunderland. — Frederik, Thomsen, pass. Brunshüttel 29./1. for London. — Garonne, Kronmann, oplagt her. — Georgios I, Sørensen, afg. herfra 31./1. til Libau. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 30./1. til New York. — Hengest, Munch, oplagt her. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Newcastle 28./1. til Genua. — Kasan, Hansen, ank. Libau 28./1. fra London. — Kentuckv, Andresen, afg. Kristiania 20./1. til Boston. — Kiev, Jørgensen, pass. Ouessant 31./1. hertil. — Kursk, Gommensen, ank. Genua 30./1. til Swansea. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 30./1. til Hull. — Loire, Craignon, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. Dunkerque, 29./1. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. New York 19./1. til Kristianssand. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Tunis 30./1. fra Havre. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 30./1. fra Danzig. — Moskø, Jønsen, ank. Antwerpen 30./1. herfra. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Dartmouth 19./1. til New York. — Nordjylland, Kragh, ank. Pilsen 1./2. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Reval 30./1. til Riga. — Oscar II, Hemmel, laster her i Filadelfia. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Baltimore 30./1. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 31./1. for London. — Pregel, Iversen, ank. hertil 29./1. fra Grimshv. — Ribberhuus, Bonnelvkke, oplagt her. — Saga, Wiberg, afg. Riga 30./1. hertil. — Tiber, Beck, oplagt her. — Tyr, Thøning, ank. hertil 1./2. fra Windau. — United States, Wulff, oplagt her. — Vendsyssel, Jacobus, laster her.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Beverth 31./1. — Russia, Poulsen, ank. Valencia 25./1. — Carl Hecksher, Starck, afg. Granzowen 22./1. — Dania, Petersen, ank. Kjøbenhavn 26./1. — Normannia, Eriksen, afg. New Orleans 28./1. — Euxinia, Dam-Larsen, ank. Leith 24./1. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 9./1. — Livonia, Lindberg, afg. Bizerta 25./1.

Østerseen. Cimbrja, Poulsen, afg. Methil 25./1. — Patria, Nielsen, afg. Filadelfia 26./1. — Gratia, Sørensen, afg. Beverth 15./1. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 28./1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Gallia, Petersen, afg. Wilmington 24./1. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Savannah 28./1. — Sarmatia, Pedersen, ank. Sagunto 28./1. — Kotionia, Rasmussen, ank. Moss 31./1.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Rotterdam 29./1. — Granaria, Jørgensen, afg. Baltimore 28./1. — Carhonia, Mathiasen, ank. Vejle 29./1. — Estonia, Winckler, afg. Neapel 30./1.

Dan. Fionia, Sørensen, afg. Königsberg 27./1. — Selandia, Trocusegaard, ank. Madsund 26./1. — Secalia, Jensen, ank. Cardenas 27./1. — Prumentia, Andersen, ank. Newcastle 27./1. — Boscia, Skovgaard, afg. Marbella 25./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 18./1.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gullport 23./1. — Michail Ontchoukoff, Harhoc, ank. Hamburg 21./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newcastle 25./1. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 15./1. til River Plate. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Pensacola 17./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./1. — Pavel Andrejef, Tauebæk, ank. Riga 26./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. St. Lucia 19./1. til Gullport. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Dunkerque 24./1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Aarhus 29./1. til Windau.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Blyth 29./1. til Motril. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Neufahrwasser 26./1. — Nordsoon, Gram, afg. Rotterdam 29./1. til Blyth. — Nexos, Basse, ank. London 30./1. — Eilen, Hansen, afg. Gibraltar 27./1. til Grimsby. — Cito, Jepsen, afg. Middlesbro o/Tees 29./1. til Hulmstad. — Napoli, Brinch, ank. Esbjerg 30./1. — Bodil, Uldall, afg. Esbjerg 26./1. til Swansea. — Dagmar, Mathiesen, afg. Frederikshavn 27./1. til Grangemouth. — Norma, Schiff, ank. Esbjerg 30./1. — Alfa, Lauritzen, ank. Cardiff 26./1. — Hebe, Gregersen, ank. Odense 26./1. — Inger, Larsen, afg. Malta 29./1. til Southampton. — Johanne, Mikkelsen, ank. Königsberg 27./1. — Karla, Nielsen, afg. Aarhus 29./1. til Goole. — Laura, Pedersen, afg. Gloucester 30./1. til Swansea.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Newport 29./1. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 22./1. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 29./1. til Konakry.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Cardiff 26./1. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Tripolis 29./1. — Roma, J. v. Thun, ank. Dakar 28./1.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. Tynen 29./1. til Brindisi.

Dania. Lilly, Nielson, afg. Haderslev 30./1. til West Hartlepool. — Alexy, Skou, ank. Santander 29./1. — Dagny, Sørensen, afg. Santander 30./1. til Herronwieck. — Mary, Clausen, ank. Svendborg 27./1.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Sunderland 30./1. — Brattingborg, Andersen, afg. Tynen 29./1. til Genua. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 30./1. — Frederiksberg, Albertsen, ank. Middlesbro 28./1. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Huelva 29./1. til Königsberg. — Kronborg, Jensen, ank. Neapel 29./1. — Skandorborg, Jensen, ank. Kjøbenhavn 29./1. — Stegelborg, Lund, ank. Huelva 27./1. — Sijerneborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 29./1. — Søborg, Hansen, afg. Genua 20./1. til Huelva. — Uranienborg, Schmidt, ank. Windau 25./1.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Larsen, afg. Newport 29./1. til Genua. — Silkeborg, Pedersen, ank. Korsør 27./1. — Skudsborg, Agerlin, afg. Huelva 15./1. til Odessa. — Tuborg, Schmidt, afg. Sfax 28./1. til Bona. — Ullsborg, Mollerup, ank. Cardiff 24./1.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. Sfax 26./1. — Jægersborg, Larsen, ank. Rotterdam 20./1. — Taaruborg, Matzen, ank. Kjøbenhavn 31./1.

Heneborg. Honeborg, Nielsen, ank. Rouen 26./1.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Methil 31./1.

Det asiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 24./1. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 22./1. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Suez 18./1. til Hongkong. — Bintang, Gabe, afg. Penang 29./1. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 22./1. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. Port Said 13./1. til London. — Sibirien, Madsen, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Cambodia, Knudsen, ank. Tjilatjap 29./1. — Indien, Berg, afg. Port Said 24./1. til Marseilles.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Weymouth 23./1. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Dominica 28./1. — St. Croix, Christensen, ank. Kjøbenhavn 30./1.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Burntisland 29./1. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Tynen 30./1. — Elna, Ratje, afg. Savona 29./1. — Therese, Pedersen, afg. Lynn 29./1. — Jeanne, Laffler, afg. Almeria 22./1. — Daisy, Lagesen, afg. Newport 23./1.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brorsen, afg. Kjøbenhavn 28./1. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Kjøbenhavn 26./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Cardiff 27./1. — T. M. Werner, Hansen, Holm, afg. Kjøbenhavn 31./11. — Peter Willemoes, Albrechtsen, ank. Ghent 31./1.

Torm. Sara, Jensen, afg. Blyth 30./1. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 29./1. — Agnete, Farup, afg. Kjøbenhavn 28./1. — Hermia, Hansen, afg. Karrebaksmunde 29./1. — Alice, Schultz, afg. Horsens 28./1.

Fram. Austa, Bugger, afg. Riga 26./1. til South Alloa. — Vera, Thing, afg. Hull 29./1. til Wismar. — Freja, Nielsen, afg. Ymiden 29./1. til Newcastle.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, afg. Rouen 26./1. til Blyth. — Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 8./1. — Newton, Andersen, afg. Genua 28./1. til Castellon. — Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 30./1.

Ocean. Normann, Kosbæk, afg. Grangemouth 30./1. til Aarhus. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 30./1. til Methil.

Sejlskibe.

Fano-Nordby. Mærdor, Mørch, afg. Pernambuco 18./1. til Paysandu. — Maracaiho, Svarrer, ank. Rio Grande 22./1. — Ilavila, Duysen, ank. Swansea 24./1.

Ero. Argo, Clausen, ank. Cadix 26./1. — Claudia, Aalborg, ank. Savanilla 26./1. — Niels, Caspersen, ank. Plymouth 26./1. — Kirstine Jensen, Jørgensen, ank. Harwich 27./1. — Frederik & Anne, Ohlsen, ank. Methil 27./1. — Danmark, Bager, ank. Landskrom 28./1. — Hamlet, Rasmussen, ank. Svaneke 28./11. — Vera, Mygind, ank. Neto 28./1. — Valborg, Christensen, ank. Orsund p. R. t. Haderslev 28./1. — Sejerkransen, Schmidt, ank. Leiths Red 28./1. — Norden, Rasmussen, pass. Beachy Head 24./1. for Porsgrund. — Argo, Christensen, ank. South Alloa 27./1. — Kodan, Hansen, ank. Cardiff 29./1. — Søstrene, Christensen, pass. Barbados 4./1. — Vigilant, Jacobsen, ank. Drobak 29./1.

INDHOLD.

Kjøbenhavn, d. 2. Februar 1909. — Højesteretsdom. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Februar Maaned. — Søfartens Ulykkesforsikringslov. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

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



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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32. 1.

Trædes 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 Træslibsbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.:

KJØBENHAVN.

Berglarsen.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Eff., A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.

De bedste Varer her paa Pladsen.

**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.
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 Forhryingsagent. 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“

St. Petersborg
Tigr.: „Hansens“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersborg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

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 & Stevedør.
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.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).



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

Frederik Hansen

Skive.
Skibsproviantering.

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.

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 Baaedbyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

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

„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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Fredag den 5. Februar 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amlante.



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 Eftf., St. Annaplad 19 & 21.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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 Statsbanerne • •

Telefon
5601

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

CONSTANTIN BÉNAUD

Skibsmægler og Dampskibsagent, Speditør

St. Petersburg, Rusland.

Telegr.-Adr.: „Benuge“.

P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafikkl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

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.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Skibshypothekbanken

Filial af hol-
landsk Bank

i **København**

Chr. IX's Gade 5

Telef. 9052

giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Officielle Bekendtgørelser.

Bekendtgørelse.

Pladsen som Havnefoged ved Fredericia Havn er ledig. Om denne Bestilling, som lønnes med en aarlig Løn af 1000 Kr. og Alderstillæg af 100 Kr. hvert 3. Aar indtil 200 Kr. samt fri Bolig, kan Ansøgning, stilet til Fredericia Byraad, indgives paa undertegnede Kontor i Løbet af 14 Dage.

Fredericia Borgmesterkontor, den 30. Januar 1909.

Carl Scharling.

Skib ønskes.

Et godt, vel udhalet Sejl-skib paa c. 60 Netto Reg.-Tons, der særlig egner sig for Trælast, ønskes til Køb. Tilbud med Oplysninger modtages af

Carl v. d. Hude
Aarhus.

Ung Sømand

eller

Forretningsmand.

En yngre Sømand eller Forretningsmand, med gode Evner som Sælger, der disponerer over 4 à 5000 Kr. og forstaar at sejle med Motorbaad og præje Skibe, kan blive engageret i en Skibsprovianteringsforretning og danne sig en Stilling for Livstid. Billet, mrk.: „182“, indlægges paa Bladets Kontor.

Motorskonnert

„Sylvelin“ af Odense, 43 Brutto Tons, 28 Netto Tons er billig til Salg eller Bytte med en stærk Baad under 20 Brutto Tons.

Sandgraver K. Madsen
Nørrebro 112 D, Odense.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STÆMP.FABR. XANIA

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 Røtter og Ustøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hasna“ Lossejule,

„Lloyd“ Riste, — Spli, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Aalborg Akvavitter.
A. Brøndum & Søn

Mann & Ohlrau

Skibsmæglere, Befragtnings-Agenter
Kiel.

Telegr.-Adr.: „Mannus“.
Tlf. 474.

Agentor: Holtenau.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Helge Stabell,

Skibsingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.
Telf. Øbro 1938 x.

LANDMANDSBANKEN

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

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Skibsfører.

1 à 2 veluddannede Skibsførere kan faa Ansættelse i et nydannet Dampskibsselskab, mod at interessere sig i Selskabet for et passende Beløb.

Billet, mrk.: „Skibsfører 178“, tillige med Kopi af Anbefalinger, Oplysning om Alder, disponibel Kapital, etc., tilstilles dette Blads Kontor.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Paa

Søkort-Arkivet

forhandles:

Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelskibe, der er tildelte Kendingssignaler etc., 19. Udgave. Januar 1909. Udgivet efter Foranstaltning af Indenrigsministeriet og Marineministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet.

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.

Kjøbenhavn, d. 5. Februar 1909.

Afgifterne i Suez-Kanalen. Spørgsmaalet om en Reduktion af Suez-Kanal-Afgifterne har i den senere Tid været diskuteret en Del i engelske Søfartskredse, indenfor hvilke findes nogle af de største Kontingentydere af disse Afgifter, skriver »Shipp. Gaz.« Naar man betænker det meget betydelige Overskud, som Kanal-Selskabet har, er det kun rimeligt, at man venter Imødekommenhed fra dets Side overfor de Dampere, som benytter Kanalen, og alle mulige Kræfter af Betydning vil derfor blive sat i Bevægelse for at støtte Redernes Ønsker, som man haaber vil gaa i Opfyldelse ved denne Lejlighed.

At en Nedsættelse under de nuværende Forhold vil være af den største Betydning for Rederne er jo indlysende, naar man ser hen til Fragtraterne ud til Østen og hjem igen. De bringer jo faktisk kun Tab.

S/S. »Skinfaxe«. Grundstødning Det glæder os at kunne meddele, at den Misstemning, som var opstaaet imellem Føreren af ovennævnte Skib, Hr. Kapt. E. Vilandt og Hr. Strymand Blaabjerg i Korsør, er fuldstændig hævet. Hr. Vilandt har forevist os et Brev fra Hr. Blaabjerg, hvori denne blandt andet skriver til Kapt. Vilandt: »Efter at jeg nu har talt med Dem og faaet Kendskab til Dem, har jeg skiftet Mening, og det saavel om Deres Kapacitet som Skibsfører, som om Deres Karakter. Jeg vil herefter regne Dem blandt mine Venner.«

Board of Trade tilraader i et Cirkulære at anvende Forsigtighed med at bruge aabent Lys i Rum, hvor Maling og Oljer er lagret. Mange af de nu brugelige Slags Maling og Oljer afgiver Gasarter, som er meget sprængbare, naar de blandes med Luften. Flere Ulykkestilfælde har i den senere Tid fundet Sted ved Anvendelsen af aabent Lys i saadanne Rum.

Havnen i Marseille. Senatet har i Følge »Ritz. Bur.« fornylig vedtaget et Lovforslag om Anlæg af et nyt Havnebassin i Havnen ved Marseille.

Panamakanalen. Panama, d. 2. Februar. (Ritz. Bur.). En Del af Panamakanalen, den saakaldte La Boca-Kanal ved det stille Hav, er blevet aabnet for Skibsfarten.

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

Skibsbygger *J. Theisen*, Telf. H 1609,
Maskinmester *J. V. Gjelling*, Sønderborggade 4²,
Skibsfører *H. A. Boye*, Telf. 5592,
— *Jacob Holm*, Telf. H 367.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Fyn

holdt Søndag d. 31. Januar aarlig Generalforsamling i Troense under Ledelse af Kredsformanden, Havnefoged

Carl E. Møller. Mødet var besøgt af c. 60 Medlemmer. Som Repræsentant for Ministeriet for Handel og Søfart overværede Kontorchef Emil Krogh Mødet.

Kredsformanden, Havnefoged C. Møller, Svendborg, aabnede Aarsmødet med et hjerteligt Velkommen og gav en lille Oversigt over det forløbne Aar.

Skønt en Del af Skibene har tjent meget godt, maa Udbyttet gennemgaaende siges at have været, meget ringe, og Udsigterne er foreløbig ikke synderlig gode. Dette er væsentlig begrundet i de daarlige Fragter overalt. Dette Omraade falder imidlertid ikke specielt ind under vor Forenings Opgaver, særlig efter at Nord-europæisk Sejlskibsreder-Forbund er dannet, og forhaabentlig vil gavnlige Resultater vise sig af Forbundets Virksomhed ad Aare. Vor Forenings Opgave er nærmest at varetage Medlemmernes Interesse af Skibsfarten i det hele og særlig som Mellemlid at forebringe Medlemmernes Ønsker som Forslag ved Hovedforeningens Generalforsamlinger. Vi har saaledes indbragt Forslag om Krydstoldvæsenet og Konsulatsagen, og der plejer jo at blive taget Hensyn til vore Ønsker. Dagsordenen for dette Møde er ikke særlig omfattende. Der foreligger kun én Sag, som kan ventes at være af større Interesse, nemlig den foreslaaede Bro ved Masnedø. Paa Regnskabet har vi i Aar en større Udgift til Hovedforeningens Generalforsamling i Svendborg sidste Sommer, men der er falden mange Udtalelser, som tyder paa Glæde og Tilfredshed med denne Dag.

Regnskabet.

fremlægges af Sekretæren og Kassereren, Rejseagent Ferd. Nielsen, Svendborg: 1. Januar 1908 var indmeldt 162 Skibe i Foreningen med 23,082 Netto Tons. Der var 6 passive Medlemmer og Svendborg Søassurance som Æresmedlem. Efter 1. Juli er indmeldt 2 Skibe med 412 Tons. Af de indmeldte Skibe var

37 med	5,330	N. T. fra	Svendborg,
19 —	2,945	— —	Troense,
92 —	13,147	— —	Thurø,
11 —	1,374	— —	Langeland,
2 —	298	— —	Odense,
3 —	400	— —	Faaborg.

ialt 164 Skibe med 23,494 Tons.

Kontingentet til Hovedforeningen har været Kr. 2,008.95.

Lokalforeningens Regnskab viser følgende Indtægt: Kontingent 425 Kr., refunderet af Forsikringsforeningen, Kr. 21.07, Renter Kr. 28.39, Kassebeholdning Kr. 671.26, ialt Kr. 1,145.72.

Udgift: Møde og Repræsentation 45 Kr., Avertierung Kr. 38.54, D. S. R. F.'s Generalforsamling d. 20. Juli Kr. 540.45, refunderet 8 Skibe i den mindre Afdeling Kr. 9.56, Porto m. m. Kr. 18.36, Regnskabsførers Løn 50 Kr., i Banken Kr. 443.81.

Det reviderede Regnskab godkendtes uden Diskussion.

Valg.

Til Formand genvælges Havnefoged Møller med Akklamation.

Til Revisorer genvælges Købmand A. E. Hansen, Svendborg, og Skibsbygger Petersen, Thurø.

Søfartsministeriet.

Formanden henleder Opmærksomheden paa, at Kredsen for omtrent ti Aar siden begyndte at udtale

Ønsket om et Ministerium eller dog et Departement for Søfarten. Nu har vi Ministeriet for Handel og Søfart, som vi med Rette glæder os over, saa meget mere som vi har Grund til at haabe, at saavel Hs. Excellence Ministeren som de Mænd, han har omgivet sig med, vil vise sig forstaaende over for vore Interesser. Som et Vidnesbyrd herom er Kontorchef Krogh i Dag kommen til Stede for at følge Forhandlingerne navnlig i Anledning af det vigtigste af de i Dag foreliggende Spørgsmaal, nemlig

Broen ved Masnedø.

Denne Bro maa vi efter det fremkomne Projekt anse for i høj Grad at blive til Skade og volde Vanskeligheder for den Skibsfart, vi repræsenterer. Baaede Assurandører og Søfærende maa nære store Betæneligheder ved dens Anbringelse. Vi maa da haabe, at det ny Ministerium her vil varetage vore Interesser paa bedste Maade. Det er dobbelt beklageligt, da Regeringen allerede ved Jernbanetaksternes Nedsættelse har skadet navnlig den mindre Skibsfart, og nu truer den med fuldstændig Ruin for denne ved at hæmme dens egentlige Fart, som nu væsentlig foregaar mellem Smaalandene.

Mægler A. Hansen, Svendborg, har netop samme Dag modtaget en Adresse til Regering og Rigsdag fra Ærø Søassurance, som ønsker Kredsens Tilslutning til de Ønsker, der udtales deri.

Med udførlig Motivering andrages her om at faa en Bølgebryder ved Broen og to Slæbedampere til fri Bugsering af de Skibe, der skal passere Broen. Det henstilles ogsaa, at Staten godtgør den Skade, som eventuelt vil paaføres Bro eller Skib ved Paasejlinger.

Taleren oplæser hele Andragendet og tilføjer, at dette vil være af væsentlig Interesse for Svendborg Søassurance, som holder Generalforsamling d. 13. Februar, og da sandsynligvis vil slutte sig til Adressen. Der bør vist ogsaa i Adressen peges paa den Fare, Broen vil frembyde for selve Togtrafiken. Faren er i Virkeligheden lige saa stor for Toggangen som for Skibsfarten, og dette vil antagelig give Adressen forøget Vægt overfor Lovgivningsmagten. (Et Medlem: En Tunnel var bedre). Ja, men den vil nok koste 50 Mill. Kr., og Danmark er et lidet, fattigt Land. Vi kan maaske ogsaa faa de kjøbenhavnske Assurandører til at tiltræde Adressen.

Translatør Rasmussen, Svendborg, meddeler, at han som Medlem af den Deputation, de mindre Sejskibsredere forleden havde hos Ministre og Udvalgsformænd angaaende samme Sag, havde faaet det Indtryk, at man var meget venlig stemt overfor Skibsfartens Krav, men ikke i Hovedtrækkene kunde fravige Projektet.

Mægler Sophus Hansen, Thuro, ønsker ikke Sagen udsat. Den maa fremmes snarest muligt.

Kapt. L. Andreassen finder det ikke tilstrækkeligt, at Bugserdamperne slæber Sejlerne gennem Brøløbet. De maa føre dem til sikker Ankerplads. Stedet passeres daglig af 57 Tog*), saa der bliver ikke megen Tid for Skibene til at slippe igennem.

Mægler H. A. Hansen, Thuro, udtaler, at Broprojektet vil blive til ubodelig Skade for Sejskibstrafiken. En Luftbro vilde naturligvis genere denne mindst. Mon der har været Planer fremme om en saadan?

Kontorchef Krogh kender ikke saadanne. Ministeren for Handel og Søfart er betænkt paa at varetage

Sejskibsfartens Interesser i denne Sag, og det er i den Anledning jeg overværer disse Møder her og paa Ærø for at kunne iagttage de gældende Anskuelser. Paa Tirsdag vil Rigsdagsudvalget, Trafikministeren, Handelsministeren og en Række Embedsmænd, deriblandt Taleren selv, tage til Masnedø for at tage Stedet i Øjesyn.

Translatør Rasmussen: Der har været talt om en Luftbro, men der er vist ingen Plan udarbejdet, da Bekostningen vil gøre den uigennemførlig. Der skulde saaledes bygges Bropiller som Rundetaarn.

Mægler H. A. Hansen: Ja, men Broen vil utvivlsomt medføre mange Forlis og Tab af Menneskeliv. Den bliver en Ulykke for Skibsfarten. Er en Luftbro uigennemførlig, maa jeg anbefale Tilslutning til Adressen fra Ærø.

A. Hansen, Svendborg: En Luftbro bliver naturligvis dyrere at anlægge, men den vil spare adskillige Driftsudgifter aarlig, saaledes til Svingbro, Bugserdampere og hele Bølgebryderen.

Translatør Rasmussen: Disse Indvendinger burde være fremført før Projektet var udarbejdet og fremlagt. Nu er det sikkert nok desværre bagefter.

A. Hansen, Svendborg: Vi har jo ikke været spurgt før og kunde jo ikke kritisere Forslaget, før det forelaa. Men efter Stemningen her at dømme synes vi principalt at maatte arbejde for en Højbro og derefter for de Fordringer Ærø-Adressen opstiller.

Formanden: Søfarten har nok vidst, at der vilde blive forelagt Forslag om en Bro, men ikke hvordan dette vilde blive. Naar Ministeren ser, at han ved sit Forslag ødelægger Skibsfarten for os, altsaa en Del af det danske Samfund, vil han dog vel nok ændre sit Forslag.

Translatør Rasmussen: Trafikministeren udtalte til Deputationen, at han havde konfereret med Marine ministeriet og maatte antage, at dette varetog Skibsfartens Interesse i dette Spørgsmaal.

Det vedtoges sluttelig at nedsætte et Udvalg til i Morgen den Dag at rejse til Marstal og se at blive enig om en Fællesoptræden for Ærø og Fyns Vedkommende.

Hertil vælges Mægler A. Hansen og Rejseagent Ferd. Nielsen, begge af Svendborg.

Navigationsevænsets Ordning.

Formanden forelægger som næste Punkt paa Dagsordenen en Resolution, som er vedtaget af Afdelingen for mindre Skibe, og som gaar ud paa, at Uddannelsen bør være ens for Styrmand i Dampskibe og Sejskibe.

Taleren pointerer, at denne Forening netop har arbejdet paa at fastslaa Maskinlæren som kun nødvendig for Dampskibsstyrmand.

Translatør Rasmussen motiverer som Sekretær i Afdelingen for mindre Skibe, hvorfor man er fremkommen med denne Sag. Der bør ikke skabes to Klasser af Styrmand, thi derved vil fremkomme en Pariakaste, og det bliver Dampskibene, som ser ned paa Sejskibene. Personlig ønsker jeg helst, at Maskinlæren ganske bortfaldt ved Eksamen og bliver et privat Fag. Men lad os i al Fald ikke skabe to Klasser, et Aristokrati for Dampskibe og det modsatte for Sejskibe.

Formanden: Grunden til, at vi har holdt paa to Klasser, er for derved at give de mindre bemidlede Adgang til at blive Styrmand med mindre Udgift til Eksamen. At Dampskibenes Mandskab ser ned paa

*) Efter hvad der senere er oplyst, maa dette Tal vistnok anses som værende altfor højt ansat.

Sejlskibenes ligger i selve Forholdets Natur, siden man har begyndt at kommandere over Damp i Stedet for Sejl.

Kaptajn Christiansen, Svendborg, kan godt slutte sig til Resolutionen, men med den Tilføjelse, at Maskinlæren bliver frivillig.

Translatør Rasmussen: Ja, naar den bliver frivillig for alle.

H. A. Hansen: Vi har i en lang Aarrække arbejdet paa at faa Maskinlæren afskaffet som tvungen for Sejlskibsførere. Vi har jo saa mange Slags Navigatører, saa Ensartethed opnaas alligevel ikke.

Translatør Rasmussen: Vi har naturligvis ikke tænkt paa Sætteskipperne o. l., men kun paa almindelige Navigatører, Styrmande for Sejlskibe og Dampskibe. Der har været gjort gældende, at Sejlskibenes Befalingsmænd havde mindre almen Dannelse end Dampskibenes.

L. Andreassen protesterer herimod.

Translatør Rasmussen: Det er heller ikke min Udtalelse, men den fremsættes fra anden Side. Der er jo efter den bestaaende Ordning intet i Vejen for, at Styrmande kan gaa fra Dampskibe til Sejlskibe og omvendt. De bør derfor heller ikke være delt i to Klasser.

Formanden: Men selv om Maskinlæren bliver fri, er det da en Selvfølge, at Maskineksamen fordres for at føre Dampskibe. Den Lov falder da aldrig bort.

H. A. Hansen, Thuro, er ikke stemt for Resolutionen.

A. Hansen, Svendborg, kan slutte sig til den med den Tilføjelse, at Maskinisteksamen ikke skal være obligatorisk for Sejlskibe.

Med denne Tilføjelse vedtoges Resolutionen enstemmigt.

En Retssag

er ført mellem Kaptajn H. P. Larsen som Reder for »Star« mod Skibets Styrmand Myhre. Ved Underretten har Larsen vundet, ved Overretten tabt Sagen. Larsen ønsker nu Sagen for Højesteret, men da Beløbet er for lille til Appel, maa der foretages forskellige Formaliteter, saaledes indsendes en Erklæring om, at Sagen er af almindelig Interesse for Redere.

En saadan Erklæring underskrives af mange af de Tilstedeværende.

En lokal Forening.

Mægler R. S. Hansen, Thuro, slaar til Lyd for Oprettelsen af en lokal Forening af Skibsredere og Skibsførere i Svendborg Tolddistrikt. Paa Thuro har vi nedsat et Udvalg, som har udarbejdet Love, og vi ønsker nu at høre Stemningen for Sagen i Svendborg og Troense. Der vil blive Spørgsmaal om at varetage f. Eks. Hyresagen, og vi kan bedre føre Sagerne frem gennem »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, naar vi har en saadan Forening.

Paa Opfordring oplæser Taleren Lovudkastet.

Formanden antager, at Foreningen vil vinde Tilslutning fra Svendborg.

Skibsbygmester Jacobsen antager det samme for Troenses Vedkommende.

Kaptajn Ravnemose, Svendborg, vil finde en saadan Forening meget formaalstjenlig som Bindeled i Standen.

Kaptajn Christiansen, Svendborg, er noget betænkelig ved de mange Foreninger, som let kan komme til at fuske hinanden i Bedene. Vi har jo vor Fyns Kreds.

Der nedsættes et Udvalg til yderligere at forberede Sagen.

Ministeriet og Søfarten.

Kontorchef Krogh takker for Formandens Velkomstord i denne Forsamling, som det er ham en Glæde at befinde sig i. Jeg har netop lagt Vægt paa ved Overtagelsen af min Post at kunne faa Lejlighed til i Fremtiden ligesom tidligere at overvære disse Møder, hvor man kommer i den bedste Rapport til Standens Medlemmer paa de forskellige Steder. Af endnu større Betydning er det dog, at Ministeriet har en fast Organisation at henvende sig til angaaende hele Erhvervets Interesser, og denne maa under de nuværende Forhold ubetinget være Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Der har ganske vist været fremført Indvendinger mod denne Institution, men efter de nu gældende Vedtægter, hvorefter ikke blot Flertals- men ogsaa Mindretalsforslagene vil indgaa til Ministeriet, maa man sige, at de fælles Interesser støttes bedst ved at støtte og slutte sig sammen om Fællesrepræsentationen.

Angaaende den Sag, som har været mest fremme i Dag, Broen ved Masnedø, er det naturligt, at den særlige Afdeling af Skibsfarten, som føler sine Interesser truet, tager Ansvar selvstændigt, saa meget mere som Tiden kun har været meget knapp, men i al Almindelighed maa det siges at være heldigst, at de fleste Sager føres frem gennem Fællesrepræsentationen.

Formanden: Den Vej er vi netop altid gaaet her i Kredsen, og det har vist sig, at der paa den Maade er bleven taget Hensyn til vore Ønsker i adskillige Tilfælde. Fyns Kreds har altid gjort en betydelig Indflydelse gældende, og forhaabentlig vil dette Forhold fortsættes. Lad os slutte Generalforsamlingen med dette Haab og udbringe et Leve for Fyns Kreds og Dansk Sejlskibsrederi-Forening. (Hurra!)

H. A. Hansen motiverede et Leve for Formanden, Havnefoged Møller, og efter at denne havde udbragt et Leve for Kontorchef Krogh, sluttede Mødet.

V. O.

Fragtmarkedet.

Gennemgaaende ligger Forholdene ikke daarligere, ja et Par enkelte Markedet har endog yderligere Fremgang at opvise i Ugens Løb, saaledes navnlig La Plata, som kan sættes til c. 6 d. højere pr. Ton. Der er nemlig fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet sidst betalt 14/5 à 14/3 (: 6 d. direkte Havny) indtil 12/6 fra Buenos Aires pr. prompt, 14/6 fra Bahia Blanca pr. Marts, og da der er særdeles rigeligt med Varer, som skal afskibes, turde det ikke være udelukket, at Fragterne vil komme endnu lidt i Vejret. Rigtignok er der megen ubefragtet Tonnage, men Rederne indtager en fornuftig Holdning og kæmper tappert for enhver lille Fremgang. Ogsaa Nordamerika synes at ligge en Kende bedre, endskønt Raterne endnu er uforandret, men der er lidt mere Begær efter Tonnage. I det østlige Marked er der ingen Forandringer indtraadt. Rispladserne har igen fraglet en Række Dampere til forrige Uges Rater, nemlig 20/ O. C., 19/6 Holland, 21/3 Göteborg fra Birma, medens Bangkok betalte 22/6 til to Lossehavne U. K. eller Kontinentet pr. Februar/Marts.

De europæiske Markeder ligger derimod alle meget utilfredsstillende, baade Sortehavet, Middelhavet og Øster-

søen. Kulfragterne til Middelhavet er fuldtud hævdede, grundet paa de usle Returnarkeder, og fra Cardiff langeredes saaledes 7/3 til Genua for »handy» Tonnage for prompt Lastning, medens der for Lastning pr. anden Halvdel Februar kun betales 6/4 1/2 à 6/7 1/2 for store Både. Til Østersøen er Kulfragter saa knappe som nogensinde for Både over 1,500 Tons.

I disse Dage finder jo det store Rederimøde Sted her i Byen, og dettes Resultater imødeses med største Spænding i alle skibsfartsinteresserede Kredse.

Havarier og Forlis.

St. St. Blicher, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, den 30. f. M. kom paa Grund ved Falsterbo, er af Neptunselskabets to Bjergningsdampere bragt flot og slæbt til Helsingør for Reparation. Grethe, Skonnert af Svendborg, er den 31. f. M. ankomet til Leith efter en meget haard Rejse over Nordsøen. Skibet, der kom fra Kristiania, har lidt en Del Skade paa Skansekladning og det opstaaende.

Louise, Fiskekutter af Esbjerg, er d. 29. f. M. strandet paa Halter Rev ved Samsø. Besætningen, 3 Mand, blev reddet om Bord i Kutter »Jenny», der landsatte den i Kallundborg.

En Bjergningsdamper, som er gaaet ud for at assistere Skibet, har ikke kunnet finde det, hvorfor det antages, at det er slaaet i Stykker af Søen og sunket.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdauser eller Tinfolio. Cigaretter, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

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

Johan Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Skibsbefragtning. Kommissionsforretning
Havnegade 47, København.
Tlf. 948. Telegramadr.: Karlholmstrøm.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

De forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 3/2. — Alexandra, Nielsen, ank. Libau 1/2. — Algarve, Borries, afg. herfra 30/1. til Swansea. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Bordeaux 2/2. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Libau 2/2. til Dunkerque. — Antwerpen, Madson, afg. Algier 28/1. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 26/1. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Catania 26/1. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 29/1. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Havre 4/2. til Dunkerque. — Beira, Lunge, afg. Valencia 3/2. til Denia. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 29/1. — Chr. Broberg, Mortensen, oplagt her. — Christian IX, Holm, ank. hertil 2/2. — Dagmar, Bogvad, ank. Windau 1/2. — Esbjerg, Strufvo, ank. Libau 1/2. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 25/12. — Fredrik, Thomsen, ank. London 1/2. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, Sorensen, afg. Windau 3/2. til Libau. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 30/1. til New York. — Hengest Munch, oplagt her. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Newcastle 28/1. til Genua. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 2/2. til Newcastle. — Kasan, Hansen, ank. Libau 28/1. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 20/1. til Boston. — Kiew, Jørgensen, pass. Quessant 31/1. hertil. — Kursk, Gommesen, ank. Genua 30/1. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunshütel 2/2. for Hull. — Loire, Craignou, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. hertil 3/2. — Louisiana, Ørsted, afg. New York 19/1. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Sfax 3/2. — Morso, Oest-Jacobsen, afg. herfra 4/2. til Stettin. — Moskø, Jønsen, afg. Antwerpen 4/2. til Havre. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Dartmouth 19/1. til New York. — Nordjylland, Kragh, ank. Pillau 1/2. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 1/2. — Oscar II, Hempel, laster her. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. Baltimore 3/2. hertil. — Perm, Christensen, ank. London 2/2. — Pregol,

Iversen, oplagt her. — Ribberhuus, Bonuelykke, oplagt her. — Saga, Wiherg, ank. hertil 2/2. — Tiber, Beck, oplagt her. — Tyr, Thanning, afg. herfra 2/2. til Windau. — United States, Wulff, oplagt her. — Vendsyssel, Jacobæus, oplagt her.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gulport 23/1. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Newcastle 2/2. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newcastle 28/1. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 15/1. til River Plate. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Pensacola 1/2. til U. K. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11/1. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Riga 26/1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Gulport 31/1. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Boness 2/2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20/1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 1/2.

Vesterhavet. Niobo, Jessen, pass. l'Quessant 2/2. til Motril. — Nautik, N. Nielsen, ank. Malaga 1/2. — Nexos, Bnsse, ank. Tyne 2/2. — Gerda, Iversen, ank. Neapel 30/1. — Fylla, Christensen, afg. Emden 31/1. til Genua. — Napoli, Brinch, ank. Esbjerg 30/1. — Bodil, Uldall, ank. Swansea 31/1. — Dagmar, Mathiasen, afg. Grangemonth 1/2. til Kjøbenhavn. — Nerma, Schiff, afg. Esbjerg 1/2. til Grangemonth. — Alfa, Lanritsen, afg. Cardiff 1/2. til Rouen. — Høbe, Gregersen, ank. Neufahrwasser 2/2. — Cito, Jepsen, ank. Halmstad 2/2.

Dannobrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 3/2. Brattingsborg, Andersen, afg. Newcastle 29/1. til Genua. — Flynderberg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 30/1. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Middlesbrough 24/1. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Huelva 29/1. til Königsberg. — Kronborg, Jønsen, ank. Neapel 29/1. — Skanderborg, Jensen, afg. Kjøbenhavn 4/1. til Libau. — Stegelborg, Lund, ank. Huelva 27/1. — Stjerneborg, Lund, ank. Windau 4/1. — Søborg, Hansen, afg. Huelva 2/2. til Rotterdam. — Uranienborg, Schmidt, ank. Windau 25/1.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Larsen, ank. Newport 29/1. — Silkeborg, Pedersen, afg. Korsør 4/1. — Skodsborg, Agerlin, ank. Odessa 1/2. — Tuborg, Schmidt, ank. Bone 30/1. — Ulfborg, Møllerup, ank. Cardiff 24/1.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Sfax 1/2. til London. — Jagtorsborg, Larsen, ank. Rotterdam 20/1. — Taarnborg, Matzen, ank. Kjøbenhavn 30/1.

Høneborg. Høneborg, Nielsen, ank. Newcastle 2/2.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Methil 4/1.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Methil 1/2.

Det Østasiatiske Kompagni. Bandou, Thomsen, afg. Antwerpen 24/1. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 22/1. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Suoz 12/1. til Hongkong. — Bintang, Gabe, afg. Penang 29/1. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 22/1. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, ank. London 1/2. — Sibirien, Madsen, ank. Kjøbenhavn 21/1. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 2/1. — Cambodia, Knudsen, ank. Tjilatjap 29/1. — Indien, Berg, ank. Marseille 1/2.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jenson, ank. Aalborg 3/2. — St. Jan, Ingemann, afg. Weymouth 23/1. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 30/1. til Havre.

Ero. Enigheden, Jensen, ank. Bandholm 31/1. — Euerge, Svane, ank. Kolding 31/1.

Term. Sara, Jensen, afg. Blyth 30/1. — Helene, Sorensen, ank. Kjøbenhavn 29/1. — Agnete, Farup, ank. Libau 30/1. — Hermia, Hansen, ank. Libau 31/1. — Alice, Schultz, afg. Blyth 1/2.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, ank. Santos 20/1. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Savana 14/1. — Urania, Clauseu, ank. Windau 29/1. — Svend, Schmidt, ank. Bergen 23/1. — Nordland, Møller, ank. Sharpsøss 29/1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kjøbenhavn 17/1. — England, Andersen, ank. Esbjerg 2/2. — Holland, Poulsen, ank. Windau 2/2. — Europa, Hansen, ank. Stettin 29/1. — Frankrig, Friis, ank. Hamburg 28/1. — Belgien, Nielsen, afg. Burntisland 3/2.

H. Kirschner. Edison, Sorensen, ank. Kjøbenhavn 2/2. — Fulton, Jørgensen, ank. Spozzia 31/1. — Newton, Andersen, ank. Castellon 1/2. — Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 30/1.

Frem. Austa, Bagger, ank. South Alou 2/2. — Vera, Thing, afg. Hull 29/1. til Wismar. — Frejn, Nielsen, ank. Newcastle 2/2.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ank. Helsingør 2/2. — Rinfaxe, Faber, afg. Gjøder 30/1. til Burntisland. — Schæøh Steenberg, Theiland, ank. Kjøbenhavn 1/2.

Ocean. Norman, Rosbak, ank. Aarhus 2/2. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 30/1. til Methil.

(Fortsættes Side 79).

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 angivet for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Gronland.

278. Radiotelegrafstation (traadløs Telegrafstation) sabnet. Kjøbenhavn. Sandet. Telegrafdirektoratet i Kjøbenhavn meddeler:

Den 1ste Februar 1909 er til offentlig Afbenyttelse sabnet en Radiotelegrafstation (traadløs Telegrafstation) i Kjøbenhavn. Denne Station (Kyststation) kan benyttes til Udveksling af Telegrammer til og fra Radiotelegrafstationer om Bord i Skibe i Søen (Skibsstationer), og vil under almindelige Forhold kunne korrespondere med saadanne Skibe, der befinde sig inden for en Afstand af c. 300 Kilometer (160 Sm) fra Kyststationen. Stationens Tjenestetid er fra Kl. 7 (om Vinteren 8) Fm. til 9 Em.

For den radiotelegrafiske Befordring af Telegrammer gennem nævnte Kyststation erlægges et Tilførsgebyr af 15 Centimer pr. Ord for Kyststationens Vedkommende og et for hver enkelt Skibsstations Vedkommende fastsat særligt Skibsgebyr.

Telegrammer til Skibe i rum Sø, der har Radiotelegrafstation om Bord, modtages fra den 1ste Februar ved alle danske Telegrafstationer, der giver Oplysninger om Takster samt om hvilke Skibe, der har Telegrafstation, og saa vidt muligt over hvilke Kyststationer i Ind- og Udland Telegrammerne bør sendes for at naa Adressen stødret saa hurtigt, som Forholdene tillader det. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 203, 210 og 211. Danske Løds, Side 68).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

280. Forestaaende Forandring i Afmærkningen. Østkarshavn. Kalmarsund. Svørrig. I Foraaret 1909 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen uden for Østkarshavn:

Den sorte Vager med een Ballon ved Finnrefvet, Ø. for Furö, flyttes c. 1 Kbl 699 hæn. En Slæge med Kost udsættes S. for Finnrefvet, paa 57° 16' 30" N. Br. 16° 38' 23" Ø. Lgd. En Slæge med Kost udsættes S. for 5., m. Grunden S. for Furö, paa 57° 16' 26" N. Br. 16° 37' 30" Ø. Lgd. Slægen med Kost ved Furö Blackjådan flyttes ½ Kbl V. t. N. hæn. En sort Slæge med hvidt Bælle og to Bal-

*) Reduktionsinbel for Omsæining af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, sammenhøge Oplaget strækker til, gratis ved Henventelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse maas Svarporto vedlægges.

Formærkelser hver 5 Sek., Lyset bliver hvidt fra c. S. 34° Ø. til c. S. 20° Ø., rødt fra c. S. 20° Ø. til c. S. 10° Ø., grønt fra c. S. 10° Ø. gennem S. til c. S. 4 ½° V., hvidt fra c. S. 4 ½° V. til c. S. 7 ½° V., rødt fra c. S. 7 ½° V. til c. S. 36° V., hvidt fra c. S. 36° V. gennem V. til c. N. 12° V. (Kort Nr. 186).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

302. Fyrlampe midlertidig slukket. Væge. Tanafjord. Norge. Væge Fyrlampe er nedbrændt. Den tændes atter, uden at ny Bekendtgørelse udstedes.

303. Skydeøvelser. Helgoland. Tyskland. Fra Begyndelsen til Midten af April 1909 afholdes Skydeøvelser ved Helgoland. Skibet, hvorfra det skydes, løber rød Stander eller tre røde Lanterner og viser elektrisk Lys. Man skal holde sig borte fra Skydelinien.

304. Vrag borttaget. Brunshausen. Elben. Vraget af den ved Brunshausen sunkne Bugserdamper »Fairplay III« er borttaget. Afmærkningen inddraget og Fyret, som benyttedes til Afmærkning, slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 167. Kjøbenhavn 1908).

305. Fyrskibe inddraget. Elben. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibene »Osteriff« og »Krautsand« inddraget for Is.

306. Fyrskibet »Genius Bank« udlagt. Jade. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Genius Bank« atter udlagt, og »Varolersiel« lave Fyrtændt.

307. Vragmast. Eierland MNV. Nordsøen. Den 19. Januar 1909. En Vragmast, 3 m over Vandet, 6 Sm NV. t. N. fra Eierland Fyr. 58° 15' N. Br. 4° 46' Ø. Lgd.

308. Afmærkning af Vrag forandret. Marsdiep. Zeegat van Texel. Holland. Vraget af Skonnerten »Roma« i Marsdiep er nu afmærket med en grøn, spids Vragtønde paa 52° 58' 56" N. Br. 4° 46' 17" Ø. Lgd., og en grøn stump Vragtønde paa 52° 58' 55" N. Br. 4° 46' 22" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2884. Kjøbenhavn 1908).

309. Vrag. Sunk Sand. Themsen. England. Et Vrag med to Master staaende ligger sunket paa SØ-Kanten af Little Sunk, 1. Sm S. 34° Ø. fra Barrow Nr. 2 Tønde. 51° 40' 32" N. Br. 1° 23' 45" Ø. Lgd.

Et Vrag med en Mast staaende ligger paa V.-Kant af Middle Sunk, 10 ½ Kbl N. 68° Ø. fra Barrow Nr. 8 Tønde. 51° 37' 48" N. Br. 1° 16' 10" Ø. Lgd. Vraget paa N.-Siden af Little Sunk, 4 Kbl. N. 87° Ø. fra Barrow Nr. 2 Tønde, er forsvundet. 51° 41' 48" N. Br. 1° 23' 6" Ø. Lgd.

310. Vrag afmærket. Kentish Knock. Themsen. En sort Tønde, mærket »Wreck« er udlagt 140 m S. 5° V. fra et Vrag paa S.-Enden af Kentish Knock. 51° 36' 50" N. Br. 1° 34' 32" Ø. Lgd.

311. Fortøjende udlagt. Sheerness Harbour. Medway. En Fortøjende Nr. 2 er udlagt 3 ½ Kbl S. 88° V. fra Great Basin Kran. 51° 26' N. Br. 0° 44' Ø. Lgd. Fortøjenden Nr. 4, der ligger 4, Kbl S. 68° V. fra Great Basin Kran, har nu Nr. 3.

312. Dybde aftagen. Harwich. England Ø.-Kyst. Der er nu kun 6, m Vand 6 ½ Kbl Ø. fra Fyrskibet »Cork«. 51° 55' 53" N. Br. 1° 24' 7" Ø. Lgd. Rimehvis er der endnu lægere Vand i Nærheden.

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

313. Vragstykke borttaget. Havre. Frankrig. Vragstykket af »Ville de Tarraçoue«, som laa i Ludløbet til Havre, er borttaget, og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 808. Kjøbenhavn 1908).

314. Fyr slukket. Baake bortskyllet. St. Helier. Jersey. Channel Islands.

- loner udsættes \emptyset , for Flatbottens Grund, $57^{\circ} 13' 35''$ N. Br. $16^{\circ} 34' 38''$ \emptyset . Lgd. Stagen ved Flatbottens Østra β , m Grund flyttes $\frac{1}{2}$ Kbl NN \emptyset , hen. Den sorte Stage med en Ballon ved Flatbottens Grund flyttes $\frac{1}{2}$ Kbl \emptyset , hen. En Stage udsættes N. for Flatbottens Grund paa $57^{\circ} 16' 13''$ N. Br. $16^{\circ} 33' 8''$ \emptyset . Lgd. Stagen med Kryds paa Nyrundet indtræges, og en Stage med kost udsættes S. for Grunden, paa $57^{\circ} 16' 28''$ N. Br. $16^{\circ} 33' 7''$ \emptyset . Lgd. En Stage udsættes N. for en β , m Grund, paa $57^{\circ} 16' 37''$ N. Br. $16^{\circ} 33' 20''$ \emptyset . Lgd. Stagen med Kryds ved SØ-Krydsrundet indtræges, og en Stage udsættes \emptyset , for samme Grund. Stagen med Kryds ved Østra Treflodsgrundet indtræges. Den røde Vager med Ballon og kost ved Flatbottens SØtra β , m Grund indtræges. Stagen med Kryds paa $57^{\circ} 15' 9''$ N. Br. $16^{\circ} 33' 21''$ \emptyset . Lgd. indtræges, og en Stage med kost udsættes S. for samme Grund. En rød Vager med kost over en Ballon udlægges paa $57^{\circ} 14' 34''$ N. Br. $16^{\circ} 33' 15''$ \emptyset . Lgd. En Stage udsættes \emptyset , for Nannibøse Grund, paa $57^{\circ} 14' 54''$ N. Br. $16^{\circ} 31' 52''$ \emptyset . Lgd. Stagen med kost ved Søtra Flatbottens β , m Grund flyttes $\frac{1}{2}$ Kbl NN \emptyset , hen. Stagen med kost ved Tølfotsgrundet indtræges, $57^{\circ} 15' 34''$ N. Br. $16^{\circ} 31' 4' 0$. Lgd. En sort Vager med en Ballon udsættes \emptyset , for en γ m Grund, paa $57^{\circ} 15' 47''$ N. Br. $16^{\circ} 31' 52''$ \emptyset . Lgd. Den S-lige Stage med kost ved Mellemste Blækrundet indtræges, $57^{\circ} 16' 3' 3''$ N. Br. $16^{\circ} 29' 40''$ \emptyset . Lgd. Viskarsgrundet Stage i Farvandet til Saltvik flyttes $\frac{1}{2}$ Kbl \emptyset , hen. Østra Grundet Stage med kost i Farvandet til Saltvik paa $57^{\circ} 17' 51''$ N. Br. $16^{\circ} 31' 18''$ \emptyset . Lgd. flyttes $\frac{1}{2}$ Kbl S. hen. (Kort Nr. 205 og 206).
- 281. Forestaaende Forandring af Fyr. Grimskar. Kalmarsund.** I 1909 forandres til at vise hvidt Hurligholm. (Kort Nr. 206).
- 282. Forestaaende Forandring af Fyr. Skagegås. Kalmarsund.** I 1909 ind-sættes i Skagegås Fyr en grøn Vinkel V. for den N-lige hvide Vinkel, og en rød Vinkel med S. over Grunden Maskingeen. Lysene for grønt Lys: 11 Sm. (Kort Nr. 206).
- 283. Forestaaende Forandring af Fyr. St. Britas Udde. Sjön Boren.** I 1909 forandres St. Britas Udde hvide, faste Fyr til et Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sek., som viser hvidt Lys fra Land gennem V. og N. til c. N. $81^{\circ} 6'$, grønt Lys fra c. N. $81^{\circ} 6'$, gennem \emptyset , til c. S. $83^{\circ} 0'$, hvidt Lys fra c. S. $83^{\circ} 0'$, til c. S. $77^{\circ} 0'$, rødt Lys fra c. S. $77^{\circ} 0'$, til c. $70^{\circ} 0'$.
- 284. Forestaaende Forandring af Fyr. Stora Juten. Bräcken.** I 1909 ind-sættes i Stora Juten Fyr en grøn Vinkel fra c. N. $69\frac{1}{2}^{\circ}$ \emptyset , til c. N. $64\frac{1}{2}^{\circ}$ \emptyset .
- 285. Forestaaende Forandring af Fyr. Koppårto. Bräcken.** I 1909 forandres Koppårto Fyr til et Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sek., der viser hvidt Lys fra Land til c. S. $41^{\circ} 0'$, rødt Lys fra c. S. $41^{\circ} 0'$, gennem S. til c. S. $38^{\circ} 0'$, grønt Lys fra c. S. $38^{\circ} 0'$, til c. S. $72^{\circ} 0'$, hvidt Lys fra c. S. $72^{\circ} 0'$, til c. S. $78^{\circ} 0'$, rødt Lys fra c. S. $78^{\circ} 0'$, mod Land.
- 286. Forestaaende Forandring af Fyr. Viksten. Landsort—Stockholm.** I 1909 skal Viksten Fyr forandres til at vise To-Blink hver 6 Sek. (Kort Nr. 205).
- 287. Forestaaende Forandring af Fyr. Råko. Landsort—Stockholm.** I Sommeren 1909 forandres Råko Fyr til at vise Lys med Formørkelser. Lys et bliver hvidt fra c. N. $38^{\circ} 0'$, til c. N. $43^{\circ} 0'$, fra c. S. $35^{\circ} 0'$ V. til c. $45^{\circ} 0'$ V., og fra c. S. $76^{\circ} 0'$ V. til c. S. $86^{\circ} 0'$ V., og snæledes, at man, naar man i de hvide Vinkler staar ind mod Fyret, har rød Lys Bagbord, grønt Lys om Styrbord af de hvide Vinkler. (Kort Nr. 205).
- 288. Forestaaende Forandring af Fyr. Söderhäll. Landsort—Stockholm.** I Sommeren 1909 forandres Söderhäll Fyr til et Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., der viser hvidt Lys fra c. N. $35\frac{1}{2}^{\circ}$ \emptyset , til c. N. $39^{\circ} 0'$, og fra c. S. $35^{\circ} 0'$ V. til c. S. $40^{\circ} 0'$ V., og snæledes, at man, naar man i de hvide Vinkler staar ind mod Fyret, har rød Lys om Bagbord, grønt Lys om Styrbord af de hvide Vinkler. Desuden viser Fyret svagt, hvidt Lys mod \emptyset .
- 289. Forestaaende Tænding af Fyr. Högönden. Bottniske Bugt.** I Sommeren 1909 tændes det nye Fyr paa Högönden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 840 og 1868: Kjøbenhavn 1908).
- 290. Forandring i Afmærkning. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. Finland.**

- Vagren S. for Netholm er indtræget. $59^{\circ} 49'$ N. Br. $22^{\circ} 58'$ \emptyset . Lgd. I Foråret 1909 forandres Vædergrundets Søtra Vager N. for Grunden til en Vager med V-lig Topbetegnelse, $59^{\circ} 50'$ N. Br. $22^{\circ} 20'$ \emptyset . Lgd. Vagren V. for Vækholm forandres til en Vager med S-lig Topbetegnelse, $59^{\circ} 50'$ N. Br. $22^{\circ} 21'$ \emptyset . Lgd. En Vager er udlagt N. for Spøthvægens Grund, paa $60^{\circ} 7'$ N. Br. $24' 43''$ \emptyset . Lgd. En Vager udlægges V. for Digskurs Sydøstra Grund, $60^{\circ} 9' 18''$ N. Br. $26^{\circ} 16' 18''$ \emptyset . Lgd. (Kort Nr. 155).
- 291. Forandring i Afmærkning. Viborg Distrikt. Finske Bugt.** \emptyset , for Lushnattala Lånsi Stengrund er udlagt en Vager, $60^{\circ} 19'$ N. Br. $27^{\circ} 13'$ \emptyset . Lgd., og V. for samme Grund en Vager, paa $60^{\circ} 19' 4''$ N. Br. $27^{\circ} 13'$ \emptyset . Lgd. \emptyset , for Kahallinkari Stenrev er udlagt en Vager. $60^{\circ} 19' 4''$ N. Br. $27^{\circ} 14' 4''$ \emptyset . Lgd. I Farvandet mellem Lilla Fiskaren og Pitkänsi er S. for Farvandet lundeten 4 , m Grund, $27^{\circ} 5$ Sm. VSV. fra Lilla Fiskaren. Vagren S. for Kullamattala er derfor flyttet 1070 m SØ. t. S. hen til den nyfundne Grund. Farvandet gaar S. om Vagren. (Kort Nr. 155).
- 292. Fyrskibet »Revalsten« indtræget. Finske Bugt. Husland. Fyrskibet »Revalsten« er indtræget.**
- 293. Afmærkning forandret. Dyvina. Riga Bugt.** Barren ved Indløbet til Dyvina er nu almarket med hvide Stager paa V-Siden, røde Stager paa Ø-Siden. (Kort Nr. 205).
- 294. Fyrskibet »Sarischoff« udlagt paa Fyrskibet »Nekmangrunds Station. Fyrskibet »Liban« indtræget.** I Følge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyrskibet »Sarischoff« udlagt paa Fyrskibet »Nekmangrunds« Station, uden at det Fyr er forandret.
- 295. Midlertidig Belysning. Sessnitz. Rügen. Tyskland.** Indtil Sessnitz Haven er hængt iordug, bevander, foruden Havndyfret paa den gamle Ø-Mole, følgende Fyr: Paa Yderenden af Ø-Molens Forlængelse tre grøne Lanterner lodret for hinanden. Flammens Højde: 13 m. Uden for Ø-Molens et grønt, fast Fyr paa en rød Lys- og Klokketønde. Paa Yderenden af den ny V-Mole-Forlængelse en rød Lanterne. Flammens Højde: 5 m. Taagsignal gives paa Yderenden af Ø-Molens Forlængelse med en Tagetrompet, der hver 10 Sek. giver Et-Stød af $2\frac{1}{2}$ Sek. Varighed.
- 296. Vrag bortlægget. Kløder Bugt.** Vraget af »Juniter«, der læa sunket paa Yderenden af Flugge Sand, er bortlagt. Afmærkningen er indtræget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 159. Kjøbenhavn 1909).
- 297. Vrag armerket. Sønderborg Haven. Als Sund.** En Jagt er sunket i Sønderborg Haven i 12 m Vand. 40 m fra Ø-Kysten, tværs ud for Sløttet. Tæt V. for Vraget er nedsat en Vragtønde med V-lig Topbetegnelse; den viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. Man bør gaa V. om Tønden.
- 298. Skydeøvelser. Holsts-Flak. Als N.** Fra Midten af Februar til Begyndelsen af April 1909 afholdes de sædvanlige Skydeøvelser ved Holsts-Flak. Skibet hvorfra der skydes, fører rød Slantern eller tre røde Lanterner og viser elektrisk Lys. Man skal holde sig borte fra Skydelinien.

II. Kattegat og Skagerrak.

- 299. Forestaaende Forandring af Fyr. Brånåshåfen. SV-lige Farvand til Göteborg. Sverrig.** I 1909 forandres Brånåshåfen vekslebule Fyr til et hurtigblinkende Fyr. Lys et bliver rødt fra c. S. $86^{\circ} 0'$ V. gennem V. til c. N. $80^{\circ} 0'$ V., grønt fra c. S. $75^{\circ} 0'$ V. og S. efter, til det gaar i Skjul af Fyrhuset. (Kort Nr. 186).
- 300. Forestaaende Forandring af Fyr. Marstrand. I 1909 indtændes i Marstrand Fyr en grøn Vinkel fra c. N. $22^{\circ} 0'$ V. til c. N. $18^{\circ} 0'$ V. (Kort Nr. 186).**
- 301. Forestaaende Forandring af Fyr. Stora Vårholmen. Göteborg—Marstrand.** I 1909 skal Stora Vårholmen hurtigblinkende Fyr forandres til et Fyr med En-

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet sælges: Official Fortegnelse over Danske Krigs- og Handelskibe, der er tildelte Kendingsnumre, samt alfabetisk Register over Handelskibene. Nittende Udgave. Januar 1909. Pris: 1.20 Kr.

Rettelse.

Rettelse. »Ekt. for Søf.« Nr. 2659, Kjøbenhavn 1908. — Twageos Point Fyr staar 120 m N. 86° Ø. fra Flagstangen. 60° 9' N. Br. 1° 7' V. Lgd.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 7.

Lystønde inddraget. Lille-Middelgrund. Kattegat.

Itølge Telegram fra Lødskaaptajnen i Geteborg er Lystønden ved Lille-Middelgrund inddraget.

Marineminiesteriets Admiraltets-Departement, den 3. Februar 1909.

Det røde, faste Fyr paa Demie de Pas er slukket. 49° 9' N. Br. 2° 6' V. Lgd. Buaen paa Platte Rock er bortskyllet. 49° 10' N. Br. 2° 7' V. Lgd. Fyret vil atter blive fundt og Buaen opført som snart som muligt.

315. Fortøjningsudlagt. Dover. England. I Admiralty Harbour er udlagt en Fortøjning Nr. 10 900 m N. 45° Ø. fra Fyret paa Prince of Wales Pier, og en Fortøjning Nr. 11 1100 m N. 47° Ø. fra samme Fyr. Fortøjningen, som læs 700 m N. 39° Ø. fra samme Fyr, er inddraget.

316. Klokketønde udlagt. Udder Rock. Fowey. England S.-Kyst. En sort og hvid lodret stribet Klokketønde er i 23 m Vand udlagt paa SV-Siden af Udder Rock, 1 1/2 Sm S. 65° Ø. fra det gamle Thurn paa Pencarrow Head. 50° 19' N. Br. 4° 33' V. Lgd.

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

317. Fyr forandret. Larros. Bâssin d'Arcachon. Frankrig. Larros: røde, faste Fyr er forandret og viser nu hvidt, fast Lys fra N. 44° V. til N. 35° V. over Indløbet til Havnekanalen, rødt, fast Lys fra N. 35° V. gennem N. til N. 69° Ø., og grønt, fast Lys fra N. 44° V. gennem V. til S. 24° V. 44° 38' 48" N. Br. 1° 4' 28" V. Lgd.

318. Grunde fundet. Sinn Bay. Liberia. Afrika V.-Kyst. En 7, m Grund ligger 12 3/4 Kbl S. 53° V. fra Bluharra Point NØ-Ende, og en 8, m Grund 17 1/2 Kbl S. 80° V. fra samme Punkt. Bluharra Point: 4° 59' N. Br. 9° 2' V. Lgd.

319. Baake opført. The Boilers. Great Hell Gate Passage. Sassano River. Sheepscoot River. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En 11 m høj Stage med en liggende, rød Tønde er rejst paa The Boilers, fra Willis Point venstre Kant i N. 32° V., og fra Boreneck Island venstre Kant i N. 45 1/2° Ø. 43° 53' 0" N. Br. 69° 44' 8" V. Lgd.

320. Fejl Lysvinkel. New London Harbor Fyr. Connecticut. New London Harbor Fyr viser hvidt Lys i Stedet for rødt Lys over Rapid Rock op 1/2 Kml Ø. for Klippen. Fejlen rettes snarest mulig. 41° 19' 0" N. Br. 72° 5' 25" V. Lgd.

321. Klokketønde flyttet. Absecon Inlet. New Jersey. Den ydre Klokketønde ud for Absecon Inlet er flyttet og ligger nu i 7, m Vand, fra South Brigantine Redningsstation i S. 14 1/2° V., og fra Absecon Fyr i S. 64° Ø.

322. Klokketønde udlagt. Greenville Piers Channel. New York Upper Bay. En Klokketønde med samme Nummer og Farve er udlagt tæt V. for Greenville Piers Channel Lystønde Nr. 2 G. 40° 40' 5" N. Br. 74° 3' 12" V. Lgd.

323. Lystønde inddraget. Miah Maul Shoal. Delavare Bay. Lystønden ved Fyrtaarnet, som opføres paa Miah Maul Shoal, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 41. Kjøbenhavn 1909).

324. Fyrskibet »Brunswick« atter udlagt. Georgia. Fyrskibet »Brunswick« Nr. 84 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 53 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2738. Kjøbenhavn 1908).

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

325. Dybde aftaget. Port au Prince Havn. Haiti. Paa Grunden, som ligger 1 1/2 Sm S. 80° V. fra Fort Islet Fyr i Port au Prince Havn, er der kun 6 m Vand.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

326. Lystønde udlagt. Cumberland Shoal. Flores Island. Montevideo. Uruguay. Ved Cumberland Shoal er i 9 m Vand udlagt en Lystønde, der vises

Hvidt Lys med Formørkelser hver 14 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 7 Sek., $7\frac{1}{2}$ Kbl S. 63° V. fra Flores Island Fyr. 34° 57' S. Br. 55° 56' V. Lgd.

327. Grund tiltaget. San José Shoal. Reloncavi Sound. Chili. Paa S- og V-Siden af San José Shoal ligger en anden Grund i 1 a 2 Kbl Afstand. N. for begge Grunde ligger en Sandbank med 3 m Vand. SØ for Grundene tillægger Dybden hurtigt, mod SY, falder de lodret af til 30 m. Tønden ligger midt imellem de tre Grunde. 41° 50' S. Br. 72° 56' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

328. Vrag borttaget. Civitavecchia. Italien. Vraget af Fartøjet, som var sunket i Civitavecchia Havn, N. 30° V. fra Fyret, og i S. 79° V. fra Søværnet paa Piazza Calamatta, er fuldstændig borttaget.
329. Fyr forandret til Forsøg. Napoli. Ved Neapel Havn er Fyret paa Hjørnet mellem Molerne Anghino og S. Genaro til Forsøg ombyttet med et hvidt Blinkfyr, der hver 6 Sek. viser Et-Blink, Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek.
330. Vrag borttaget. Napoli. Vraget af Bugserdamperen »San Benigno«, der læa sunket i Neapel Havn, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 204. Kjøbenhavn 1909).
331. Sømaror Station lukket. Forte Spuria. Messina Stræde. Sømaror Stationen paa Forte Spuria, V. for Capo Peloro, er lukket. (Instittelegat Stationen i Nærheden er i Orden).
332. Midlertidigt Fyrs Plads. Punta Perzo. Messina Stræde. Punta Perzo midlertidige, hvide, faste Fyr er andbragt 120 m N. 65° V. fra det gamle Fyr. Synsviddelen: 8 Sm.
333. Forandring af midlertidigt Fyr. Capo Peloro. Messina Stræde. Sicilien. Det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Capo Peloro gamle Lyttårn er ombyttet med et andet hvidt, fast Fyr, med 12 Sm Synsvide. Dette Fyr skal dog om kort Tid ombyttes med et hvidt Blinkfyr. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 205. Kjøbenhavn 1909).
334. Tidsignal gives ikke. Messina. Tidsignalet paa Observatorie-Tårnet oven over Byen Messina gives ikke, da Tårnet er styrtet sammen.
335. Fyr tændt. San Marco. Triest. Østerrig-Ungarn. Paa Yderenden af Broen ved Værftet San Marco er tændt tre røde Fyr. 45° 37' N. Br. 13° 47' Ø. Lgd.
336. Fyr tændt. Maupacte (Lepanto). Grækenland. Ved »Maupacte« er om Styrbord for Indgaende, tændt et grønt, fast Fyr paa det gamle Fort. Flammens Højde: 16 m. Synsviddelen: 5 Sm. 38° 28' N. Br. 21° 49' Ø. Lgd.
337. Lysvinkel forandret. Alushta Fyr. Krim S.-Kyst. Rusland. Alushta hvide og røde vekselende Fyr lysør nu fra N. 40° Ø. gennem Ø. og S. til S. 4° V. 44° 40' N. Br. 34° 25' Ø. Lgd.
338. Fyr slukket. Lystønde udlagt. Port Said. Egypten. Det røde, faste Fyr paa Hovedet af Ø.-Bølgebræden ved Port Said er slukket. En Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt ud for samme Bølgebræders Hoved. Bølgebræden skal forlænges 500 m, og Lystønden flyttes udad, efterhånden som Arbejdet skrider frem. 31° 16' N. Br. 32° 19' Ø. Lgd.

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

339. Tønder forsvundet. Jidda. Røde Hav Ø.-Kyst. Tønderne mellem Inner Gateway og Jidda indre Ankerplads er forsvundet. 21° 28' N. Br. 39° 10' Ø. Lgd.

340. Bestemmelser for Natsignaler. Perim Island. Røde Hav. Skibe, som vil vekslé Nat-Signaler med Perim Island Signalstation, skal gaa gennem Læge Strait og for S-gaende indlede Signalerne, før de er svære at Balle-Fant. Nær der signaleres med Blinklatterne, skal den vædes bestemt mod Signal-Stationen og andre Lys i Nærheden af Lanternen slukkes. Ved den nedre Signal-Station vises to røde Fyr.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

341. Lystøndes Plads. Soerabaya. Java N.-Kyst. Den hvide Lystønde, Bank van Driem, Rif van Gritsee, i Soerabaya Westerrvarv ligger paa Ø.-kant af Revet. 7° 7' 36" S. Br. 112° 40' 3" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2976. Kjøbenhavn 1908).
342. Tønder inddraget. Panai-geul. Sumatra Ø.-Kyst. De hvide Spidstønder Nr. 2 og 5, og de sorte Stumpstønder Nr. 1, 3 og 6 i Panai-geul er inddraget. 2° 53' N. Br. 100° 10' Ø. Lgd.
343. Forandring i Almærkning. Asahanrivier. Sumatra Ø.-Kyst. De hvide Spidstønder Nr. 2 og 3 og de sorte Stumpstønder Nr. 1, 3 og 5 i Mundingen af Asahanrivier er inddraget. Den sorte Stumpstønde Nr. 6, som læa 1300 m N. 26° Ø. fra Fyret paa Flodens venstre Bred, er flyttet 1½ Kbl S. haa til V. for Grunden, som falder for. 3° 1' 20" N. Br. 99° 51' 10" Ø. Lgd.
344. Almærkning. Quinhone. Annam. Fransk Indo-Chine. I Baie de Quinhone er udlagt 3 sorte Spidstønder med Cylindere og 2 røde Spidstønder med Kægle, saaledes:
Nr. 1, sort, i 3. m Vand, 700 m S. 44° V. fra den gamle Flagstang paa Batteriet paa S.-Pinden, paa 130 45' 7" N. Br. 109° 14' 43" Ø. Lgd. Nr. 2, rød, i 3. m Vand, 340 m S. 23° V. fra samme Punkt. Nr. 3, sort, i 6 m Vand, 420 m N. 30° V. fra samme Punkt. Nr. 4, rød, i 6 m Vand, 1000 m N. 30° Ø. fra samme Punkt. Nr. 5, sort, i 5 m Vand, 1800 m N. 12½° V. fra samme Punkt, paa 130 46' 21" N. Br. 109° 14' 46" Ø. Lgd.
345. Fortøjtønde udlagt. Hongkong Harbour. China. En Fortøjtønde Nr. 5 A er udlagt 2½ Kbl N. 21° V. fra den 55 m høje Skersten ved Elektricitetsværket. 22° 17' N. Br. 114° 9' 1" Ø. Lgd.
346. Ledelinie forandret. Wusung River. Yang Tse Kiang. Ledelytterne for Wusung Yderbarre er nu overet i S. 70° V. og leder midt imellem Spit Tønde og Fyrskibet. Da Grunden tillæger i Nærheden af Fort Tønden, maa dybtgående Skibe, i Nærheden af den, ikke komme S. for Ledelinien. Grunden S. for Spit Tønde tillæger, saa man skal gaa rigeligt uden om Tønden. Fyrene: 31° 23' N. Br. 121° 30' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N. betyde: Nyr Kort eller ny Bog; R. rettet; U. Udgave; † annulleret; T. Tillæg.
Korts eller Japan:
Bogs Nr. 239 Plans on the East Coast of Taiwan. 0,35 yen.
R 41 Yeaashi to Oharu.
England:
Supplement 1908 relating to Sailing Directions for the West Coast of England. Fifth Edition 1902. Corrected to December 1908.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Burntisland 29./1. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Seaham 31./1. — Elna, Ratje, ank. Huelva 3./2. — Therese, Pedersen, afg. Pilaumail 2./2. — Jeanno, Løffler, ank. Tayport 1./2. — Daisy, Lagesen, ank. Tinnis 3./2.

Jylland. Ebba, Thomsen, pass. Quessant 1./2. til Brindisi.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Haderslev 30./1. til West Hartlepool. — Alexy, Skou, afg. Santander 30./1. til Herrenwieck. — Dagony, Sørensen, afg. Santander 2./2. til Herrenwieck. — Mary, Clausen, afg. Lübeck 2./3. til Antwerpen.

Sejlskibe.

Rønne. Coureer, ank. Karlskrona 18./1. — Lauretine Emilie, ank. Kjøbenhavn 25./1. — Herman Olsen, ank. Colberg 29./1.

Svendborg. Jason, Hansen, ank. Dysart 30./1. — Minerva, Fuglsang, ank. Laurvig 30./1. — Lilly, Rasmussen, ank. Rostock 31./1. — Fylla, Rasmussen, ank. Nyborg 31./1. — Dannebrog, Clausen, ank. Fowey 26./1. — Sofie, Jansen, ank. Kjøbenhavn 27./1. — Iris, Hansen, ank. Snnderland 27./1. — Najadeu, Rasmussen, ank. Lannion 29./1. — Niels, Nielsen, ank. Odense 30./1. — Emilie, Rasmussen, ank. Ramsgate 3./2. — Cornwall, Petersen, ank. Dieppe 1./2.

Ærs. H. C. Grube, Svau, afg. Marseille 30./1. til Fort de France (Martinique). — Kronen, Hermansen, pass. Gibraltar 30./1. for Setubal. — Rise, Bager, er ank. til Maracaibo.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 5. Februar 1909. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings kredsafdeling for Fyn. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibselterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Odense Exportslagteri

leverer bedate og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varerne tilvirktes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 466 & 500.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 6. Februar d. A. Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af Formand.
- 2) Valg af 4 Repræsentanter.
- 3) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1908 vil 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 20. Januar 1909.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Proviantforvalter.

En Kolonial-Kommis søger Plads paa et Skib eller Oplag som Proviantforvalter eller lignende. Billet, mrk.: „N N“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor i Løbet af 14 Dage.

Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

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

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Eff., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.

De bedste Varer her paa Pladsen.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Febr. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		81 ¹ / ₄	82 ¹ / ₄
Danmark		—	—
Norden		73	75
Kjøbenhavn	29—28	27 ¹ / ₂	29
Carl		62 ¹ / ₂	65
Dannebrog		63 ¹ / ₂	64 ¹ / ₂
Skjold		40 ³ / ₄	44
Urania		12 ¹ / ₄	16
Union	28 ³ / ₄	27 ¹ / ₄	29 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		62 ¹ / ₂	65 ¹ / ₂
Heimdal		—	—
Østasiatiske	131 ³ / ₄	— ¹ / ₂	131 ¹ / ₄
Østersøen	—	30	40
Nordsøen		—	—
Gorm		65	70
Torm		—	—
Inga		25	39
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	34 ¹ / ₄	—38 ³ / ₄	33 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask. Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		94 ³ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	84 ¹ / ₄	—	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		87 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂
4 % — — 2. Serie		93	93 ¹ / ₂
4 % — — 1. —		94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		87 ¹ / ₂	88
4 % — — 7. —		92	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		91 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf.		92 ¹ / ₂	93

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			153 ¹ / ₂	154 ¹ / ₂
Privatbank	101 ³ / ₄	—102	101 ³ / ₄	102
Landmandsbank			133 ¹ / ₂	133 ¹ / ₄
Handelsbank	135 ¹ / ₂		135 ¹ / ₄	135 ¹ / ₂
Grundejerbank	36— ¹ / ₂		36 ¹ / ₄	36 ¹ / ₂
Burm. & Wain	48 ³ / ₄	—49 ¹ / ₂	49 ¹ / ₄	49 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	98 ¹ / ₂		91	94
Sukkerfabr.	237 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	237	237 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	140 ¹ / ₄	— ¹ / ₂	140	140 ¹ / ₂

Vekselkursen d. 2. Februar 1909.

	10 d. d.	
	nvista Sælger	Køber
Hamburg	98.95	88.80
London	18.24	18.20
Paris	72.55	—
Amsterdam	151.00	—
Wien	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Februar 1909.

Russiske Noter	215.35
4 % Russiske Consols.	83.80
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.	75.90
5 % Mexikanske 1899	101.30
5 % Rumænske Stats	101.30
4 % — — 1890	92.90

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

„Foren. Dampsk.“ 48,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 38,000, „Dannebrog“ 2,000, „Union“ 16,000, „Dansk-Russisk.“ 230,000, „Østasiatisk“ 132,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:
ALBERT B. COHN, København K.
Telegram-Adresse: „Vincohns“. Telefon 3283.

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.*

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.

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

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige tæste
Premier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

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

Iver C. Weilbach & Co. Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

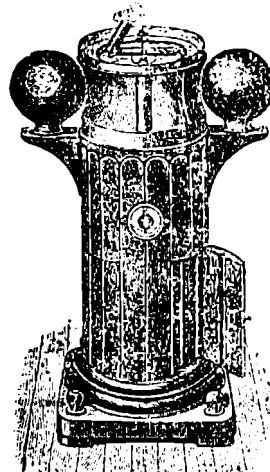
Lord Kelvins originale Kompasser komplet, sidste Mod. el. Loddemaskiner af forskellige Modeller.

Kompasser afegetfabrikat, 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.



Azimut- og Pejl-instrumenter efter forskellige Modeller.

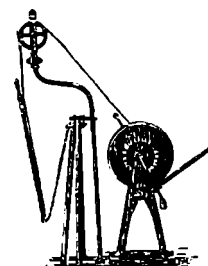
Walkers originale Lodde- og Loggemaskiner, Harpoon A I og Cherub Mark II, Neptun Log.

Sekatanter og Oktanter Barometre enk. og dobb. Kikkerter m. m. Reparationer udføres.

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.



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:
VALD. JH. LARSEN.
ved
BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er i. Klassees dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 9. Februar 1909.

16. 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
Slangor 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.

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 Skruceaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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.

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

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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 føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

De private Assurandører Lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

V. Larsen. Fedevarerforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementpris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Dampskibsselskabet „Østersøen“

afholder Lørdagen den 13. Februar Kl. 1 ekstraordinær Generalforsamling i Hotel Phønix med følgende Dagsorden:

1. Meddelelse fra Bestyrelsen om en af denne foreløbig truffen Overenskomst, vedrørende Selskabets fremtidige Drift og Godkendelse af denne.
2. Forslag om Udsættelse af den ordinære aarlige Generalforsamling.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres fra den 8. Februar til den 10. Februar inklusive, Kl. 11—2, paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændeleveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 5. Februar 1909.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Union“

afholder Lørdagen den 13. Februar Kl. 1½, ekstraordinær Generalforsamling i Hotel Phønix med følgende Dagsorden:

1. Meddelelse fra Bestyrelsen om en af denne foreløbig truffen Overenskomst, vedrørende Selskabets fremtidige Drift og Godkendelse af denne.
2. Forslag om Udsættelse af den ordinære aarlige Generalforsamling.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres fra den 8. Februar til den 10. Februar inklusive, Kl. 11—2, paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændeleveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 5. Februar 1909.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

afholder Lørdagen den 13. Februar Kl. 2 ekstraordinær Generalforsamling i Hotel Phønix med følgende Dagsorden:

1. Meddelelse fra Bestyrelsen om en af denne foreløbig truffen Overenskomst, vedrørende Selskabets fremtidige Drift og Godkendelse af denne.
2. Forslag om Udsættelse af den ordinære aarlige Generalforsamling.
3. Forslag til Ændring af Lovenes § 14.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres fra den 8. Februar til den 10. Februar inklusive, Kl. 11—2, paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændeleveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 5. Februar 1909.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Inga“

afholder Lørdagen den 13. Februar, Kl. 2½, ekstraordinær Generalforsamling i Hotel Phønix med følgende Dagsorden:

1. Meddelelse fra Bestyrelsen om en af denne foreløbig truffen Overenskomst vedrørende Selskabets fremtidige Drift og Godkendelse af denne.
2. Forslag om Udsættelse af den ordinære aarlige Generalforsamling.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres fra den 8. Februar til den 10. Februar inklusive, Kl. 11—2, paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændeleveren eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 5. Februar 1909.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Dan“

afholder Lørdagen den 13. Februar, Kl. 3, ekstraordinær Generalforsamling i Hotel Phønix med følgende Dagsorden:

1. Meddelelse fra Bestyrelsen om en af denne foreløbig truffen Overenskomst, vedrørende Selskabets fremtidige Drift og Godkendelse af denne.
2. Forslag om Udsættelse af den ordinære aarlige Generalforsamling.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres fra den 8. Februar til den 10. Februar inklusive, Kl. 11—2, paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændeleveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 5. Februar 1909.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Ocean“

afholder Lørdagen den 13. Februar, Kl. 3½, ekstraordinær Generalforsamling i Hotel Phønix med følgende Dagsorden:

1. Meddelelse fra Bestyrelsen om en af denne foreløbig truffen Overenskomst, vedrørende Selskabets fremtidige Drift og Godkendelse af denne.
2. Forslag om Udsættelse af den ordinære aarlige Generalforsamling.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres fra den 8. Februar til den 10. Februar inklusive, Kl. 11—2, paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændeleveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 5. Februar 1909.

Bestyrelsen.

Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“ Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

G. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.
Telefon 7262.

Skibsfører.

1 à 2 veluddannede Skibsførere kan faa Ansættelse i et nydaaet Dampskibsselskab, mod at interessere sig i Selskabet for et passende Beløb.

Billet, mrk.: „Skibsfører 178“, tillige med Kopi af Anbefalinger, Oplysning om Alder, disponibel Kapital, etc., tilstilles dette Blads Kontor.

Kjøbenhavn, d. 9. Februar 1909.

Konsulatvæsenet. De danske Konsulatsdistrikter i Sverig vil for Fremtiden blive inddelt saaledes, at Konsulatet i Stockholm omfatter: Stockholm, Stockholm Len, Upsala Len, Södermanlands Len, Örebro Len, Vestmanlands Len, Kopparbergs Len, Gefleborgs Len, Vestnorrlands Len, Jemtlands Len, Vesterbottens Len, Norrbottens Len. Konsulatet i Gøteborg: Gøteborgs og Bohus Len, Hallands Len, Elfsbergs Len, Skaraborgs Len, Vermlands Len. Konsulatet i Malmø: Malmøhus Len, Kristiansstad Len, Kronoborgs Len, Jønkøpings Len. Konsulatet i Kalmar: Blekinge, Kalmar Len, Østergötlands Len. Konsulatet i Visby: Gotlands Len.

Subventioner til japanske Dampskibsselskaber. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har fra Ministeriet for Handel og Søfart modtaget en Genpart af en for nylig i »Japan Mail« offentliggjort Artikel angaaende de af den japanske Regering til forskellige Dampskibslinier ydede Subventioner. De paa-gældende er:

Ruter	Beløb Yen	Selskab
European	2,674,000,00	Nippon Yusen Kaisha
Seattle	654,000,00	do.
San Francisco.....	1,010,000,00	Toyo Kisen Kaisha
Australia	425,000,00	Nippon Yusen Kaisha
Adjacent Eastern Seas.	530,000,00	do.
Hakodate Saghalien ...	150,000,00	do.
Dairen	140,000,00	Osaka Shosen Kaisha
Hokkaido—Vladivostock	325,000,00	do.
Yangtaz	300,000,00	Nishin Kisen Kaisha

Det oplyses endvidere i nævnte Blad, at de Love, som fastsætter disse Subventioner, er gældende endnu i nogle Aar.

Alvorlig Advarsel til Skibsførere om at mindske Farten i Taage. En Kollision, der i sin Tid fandt Sted i den Biscayiske Bugt omtrent 120 Sm. fra Quessant, mellem Hamburgerdamperen »Umea«, Kapt. Lindemann, og den danske Damper »Ellen«, efter hvilken det sidstnævnte Skib sank, blev fornylig behandlet ved 3. Kriminalkammer i den hamburgske Landsret.

Kapt. L. blev beskyldt for og ogsaa overbevist om at have overtraadt de internationale Søvejsregler, der ved at han var gaaet med en Fart af 7 Knob i laagel Vejr.

Endskønt Kapt. L. mødte med det Vidnesbyrd fra sit Rederi, at han altid havde vist sig som en dygtig og fremfor alt ogsaa som en forsigtig Skibsfører, der aldrig før havde været straffet, blev hans Overtrædelse dog betragtet som saa alvorlig af Retten, at denne dømte ham til én Maanedes Fængsel. Selv om det nu ogsaa maa haabes, at Senatet i dette Tilfælde efter Ansøgning vil gøre Brug af sin Benaadningsret og vil estergive Kapt. L. den haarde Straf, skriver »Hamb. Corr.«, saa er det retslige Efterspil af denne Kollision, dog en saa alvorlig Advarsel til alle Skibsførere, at de ikke bør lade den være upaaaglet.

Rygtet gik, at Ungdommen vilde rase i den gamle Skipperforening, og da Vi selv endnu føler os ung — ja endog haabefuld saavist som Vi til Tider sætter en Smule Haab ogsaa til Andre — saa gik Vi i Lørdags hen i Skipperlavets gamle Gaard med den Tanke at modtage Ungdommens Parole og stille os under dens Fane.

Lad os sige det straks: Det blev til en ualmindelig heftig Cyklon i en Pøs Vand, og Vi gik bort opfyldt af Usikkerhed. Der stod en Ungdommens Fører og talte sig varm i sin Ophidselse over det gamle hæderkronede Lav, hvem han sigtede for at mænge sig ind i Øjeblikkets store

Problemer og Stridsspørgsmaal, medens man udelukkende burde hellige sig Understøttelsen af de trængende. — —

Beviserne? Ja Beviser behøvede man ikke at lede efter, det var Bevis nok, at Skipperforeningen havde nægtet — at underskrive tre andre Foreningers Protest i »Viking«-Affæren!

Hvilken ophejst Logik og Kultur bærer dette ikke Vidne om. Vi vil saa nødig krænke nogens Følelser selv ikke i vore nordligste Bilande, men er der ikke noget eskimoisk i denne Logik, og smager ikke Kulturen af fed Sæltran — den Kultur, hvor Fremskridtet gerne skulde klares med halvtomme Demonstrationer paa Grundlag, som man kun kender det halve af, medens det støtte Arbejde paa at hæve hele Standen ved først og fremmest at stille Krav til sig selv betragtes med umiskendelig Mistillid.

Men tænk at Skipperforeningen dog kan være saa gammel-dags at mene, at man skal holde sin Næse fra Ting, som strængt taget ikke kommer En ved, og som man i al Fald ikke kan bedømme til Bunds.

Gud véd, om Vi ret betænkt alligevel ikke burde slaa os paa Trannen og melde os ud af den Forening.

Vi.

Tysk Lastelinie. Under d. 7. f. M. har den engelske Regering, i Følge »Zeitschrift für Versicherungswesen«, anerkendt den tyske Lastelinie som ligeberettiget med den britiske i de engelske Havne.

Mægler- Befragter- og Speditør Firmaet Constantin Bénaud & Co. i St. Petersburg har, efter hvad der meddeles os, aabnet en Filial i Narva (Hungerburg) paa Grund af den voksende Trafik paa denne Havn.

Søfartens Ulykkesforsikringslov.

Vi har fra Hr. Kontorchef Aage Sørensen yderligere modtaget følgende:

I Anledning af Hr. C. Minor Rasmussens Modbemærkning til mig i Dansk Søfartstidende for d. 2. ds. skal jeg tillade mig at udtale, at naar jeg har misforstaaet ham, skyldes det den Omstændighed, at han har ment at kunne drage Slutninger af det Princip, der ligger til Grund for Erstatningsreglerne ved Døds-tilfælde i Loven af 1. April 1905, som aldeles ikke er tilladelige. Loven stiller ikke, som Hr. Rasmussen udtrykker sig, en Fordring til de ganske unge Mennesker, som ikke med Rimelighed kan forlanges opfyldt. Den udtaler ganske simpelt indirekte den Grundsætning, som den har tilfælles med alle mig bekendte sociale Ulykkesforsikringslove i Ind- og Udland, at saafremt en omkommen Forsikret ikke efterlader sig Personer, som havde Forsørgelseskrav mod ham, eller som han faktisk forsørgede, vil der ikke være at udbetale nogen Erstatning. Denne Grundsætning gælder i lige Grad unge og gamle. At den hyppigst finder Anvendelse paa unge er en Sag for sig, men paa denne Omstændighed kan der jo dog ikke begrundes noget Erstatningskrav for de Efterladte. Lige saa urimeligt vilde det være at anføre til Fordel for et saadant Krav, at de ganske unge paa Grund af deres ringe Hyre er ude af Stand til at forsørge nogen.

Jeg ved vel — og jeg antager, at det er det, der har foresvævet Hr. Rasmussen —, at en ung Sømands Bortgang ofte betyder et knust Fremtidshaab for hans Forældre, en skuffet Forventning om, at han en Gang i Fremtiden skulde blive deres Alderdoms Støtte. Men

enhver vil dog vistnok indrømme, at et saadant Haab om, hvad en usikker Fremtid vil bringe, er et altfor skrøbeligt Grundlag for et Erstatningskrav.

Med Hensyn til Præmien skal jeg sluttelig kun bemærke, at det blot skyldes Hensigtsmæssighedshensyn, naar den beregnes ens for alle. Det er en simpel Følge af, at Forsikringen er kollektiv, at der altsaa kun forsikres et vist Antal Mand, uden at der spørges om deres ægteskabelige Stilling, Alder o. s. v. Man kunde godt tænke sig, at der beregnedes en højere Præmie for dem af Besætningerne, der maatte antages at ville efterlade sig erstatningsberettigede Personer, end af de andre. Den samlede Præmieudgift for Rederne vilde imidlertid blive den samme eller snarere større paa Grund af det store Besvær og dermed følgende Omkostninger, en saadan Ordning vilde medføre.

Aage Sørensen.

Broen Masnedø—Falster.

Vi har modtaget følgende:

Der skrives saa meget i denne Tid om den projekterede Bro Masnedø—Orehoved, tillad da underlegnede og her hjemmehørende Skibsførere at lægge et Ord med i Laget. At denne Bro vil blive til ubodelig Skade for Skibsfarten kan ikke ofte nok fremhæves; ja, vi, som hører til Standen, maa næsten betragte den som en national Ulykke og vil derfor her paapege de væsenligste af dens Ulæmpen. Vi kommer for Eksempel Vest fra med Storm af NV.; ude i Smaalandshavet kan vi ikke holde os, Vind og Strøm gør, at vi enten skal sejle ind i Farvandet eller lidt senere drive derind, og kommer saa ned og finder Broen lukket. Førre Sejl, saa vi kan holde os til Luvar af Broen, kan vi ikke, og Strømmen vil desuden hurtigt sætte os ned mod den. Den sidste Udvej er da at lade Ankrene falde, men dette er kun en Galgenfrist; ingen Smaaskibe kan ligge for Anker dér med Stormvejr, og Enden bliver, at enten gaar Ankrene med, eller Kæderne springer, og et Øjeblik efter er Skibet nede paa Broen. I heldigste Tilfælde driver Skibet nu ind under Broen, hvorved hele Rigningen bliver revet ud af det, og det bliver halvt Vrag, og i værste Tilfælde tørner Skibet mod selve Broen eller en Pille og er da øjeblikkelig Vrag, som synker, hvorved det næsten er uundgaeligt, at ogsaa Menneskeliv gaar tabt. Hvor megen Forsinkelse og Ophold vil det ikke volde Skibene, at de mangen Gang vil blive opholdt maaske en hel Nat dér, hvorfra de ellers med god Vind vilde kunne være omtrent naaet frem til Bestemmelsesstedet? Hvor mange Havarier vil der ikke fremkomme ved at sejle igennem Broen med godt Vejr, naar Strømmen tilfældig kommer til at skære paa en af Siderne og sætter Skibet ind paa Broen? Hvor ofte ligger der ikke en Mængde Skibe paa Masnedøflak og venter paa god Vind, og saa naar Vinden kommer, ja, saa vil Broen mange Gange være til saa stor Hinder, at en hel Dag kan gaa hen, før de sidste Skibe kommer igennem; men hvilke Farer er ikke selve Broen udsat for, ved at større Skibe kan tørne imod Svingbroen, som derved kan blive sat ud af Funktion. Det er vist derfor et almindeligt Ønske for alle Smaaskibes Vedkommende: *Ingen Bro!* Og kan vi absolut ikke undgaa Broen, lad os da faa den enten 100 Fod over Havfladen, saa vi kan sejle under den, eller forrykket lidt mere Øst efter.

Der har været talt om at bygge den over Farø og Sortsø Gab. Dette er naturligvis det bedste Sted for Skibsfartens Vedkommende, Skibene havde da en god Ankerplads paa begge Sider af Broen, men dersom Myndighederne ikke vil gaa saa langt Øst paa, saa

var allerede store Fordele vundet ved at lade Broen faa sit Udgangspunkt fra Sydspidsen af Masnedø og lande paa Falster ret Vest for Gaabense Færggaard. Derved kan for det første Færgefarten uhindret foregaa, medens Broen bygges, og for Skibenes Vedkommende vil vi da faa hele Flakket Vest for Gaabense til at ankre paa, idet nemlig Vedby Hage løber saa langt ud, saa den afgiver Dækning for NV. Vinde. Her vilde saaledes blive dannet en god Red imellem Broen og Vedby Hage med 10 à 12 Fod Vand og ligesaa god en Red at ligge paa som Masnedøflak. De fleste kender ikke dette Flak; men naar der kom en Lysboje paa Spidsen af Hagen, kunde alle Smaaskibe søge derind og ankre med alt Slags Vejr. Derved vilde den store Bekostning spares til en Læmole, som jo ellers uundgaelig maa bygges ved Dyrefod; men naar en saadan Mole skal gøre Gavn, hvad vil den saa ikke koste? Det er jo omtrent ensbetydende med at bygge 1½ Bro.

Selve Broen vil heller ikke være nær saa udsat for Isgang i strænge Vintre ved at ligge ved Gaabense. Vi som er lokalt kendt her, har jo set, hvorledes Isen er skruet op paa Kalvørev, paa Vedby Hage og paa Femfodsgrunden, og der har ophobet sig til større Bjerge. Broen vilde saaledes være meget udsat ved den nu projekterede Linie; laa Broen derimod i Linien Gaabense—Masnedø, vilde den i hvert Fald ikke komme til at tage den første Tørn med Isen. Dersom der blev udgivet et Specialkort over Flakket her og den Red, som vilde blive dannet imellem Vedby Hage og Broen, bygget i Linien Gaabense—Masnedø, og Broen virkelig blev bygget der, da vilde sikkert de fleste Førere af Smaaskibe være tilfreds, dersom vi da absolut skal have en Bro, men først og sidst, lad os helt være fri for at faa en Bro, thi ingen kan endnu rigtig se i hvor stort et Omfang en saadan vil skade og hindre Smaaskibenes Fart.

Det bemærkes, at i Linien Gaabense—Masnedø er der for det første fra 5 til 10 Fod mindre Vand over Strømmen end i Linien Orehoved—Kalvørev, og fra Falstersiden naar der et langt Flak med fast Bund, ud til Strømmen, hvorpaa der kan bygges Dæmning med Udsigt til, at den kan holde, da hverken Strøm eller Søgang er videre stærk dér, hvorimod Broen i den nu projekterede Linie vil komme ind over det omtrent bundløse Hul, som vi kalder Kærnemælkshavnen.

Det henstilles til det høje Udvalg at undersøge Linien Gaabense—Masnedø, da den sikkert vil vise sig langt fordelagtigere end den nu projekterede.

Gaabense i Februar 1909.

P. Andersen,
Skibsfører.

P. V. Andersen,
Skibsfører.

V. Andersen,
Skibsfører.

H. C. Hansen,
Skibsfører.

E. Andersen,
Skibsfører.

H. Andersen,
Skibsfører.

L. Mortensen,
Skibsfører.

Ismeldingstjeneste.

Fra Meteorologisk Institut har vi modtaget Bestemmelser om Ismeldinger m. m. Af disse fremgaar det, at der er oprettet Signalstation for Is ved Hirshals, Skagen, Fornæs, Helsingør, Sejro, Kjels Nor og Hammeren.

De er underlagt det meteorologiske Institut, som af Marineministeriet faar Ordre om, naar Ismeldingstjenesten skal sættes i Virksomhed, og naar den skal afsluttes. Institutet faar Underretning om Isforholdene

gennem Meldinger fra 27 Udkigsstationer langs med Kysten.

Naar Ismeldingstjenesten er etableret, indsender Udkigsstationerne hver Morgen telegrafiske Meldinger til Institutet om Isforholdene i de Farvande de kan overse, om Isens Art og i hvilken Grad den er til Hinder for Skibsfarten. Efter disse Ismeldinger udarbejdes der en samlet Beretning om Isforholdene, der hurtigst muligt tilstilles Marineministeriet, de to Overlodser, Fyrdirektøren, Lodskontoret i Kjøbenhavn, Havnevæsnet i Kjøbenhavn til Opslag paa Bygningen, Børsen til Opslag i Børssalen. Eksemplarer af Beretningen tilstilles endvidere Ritzaus Bureau, »Berlingske Tidende« og »Nationaltidende«.

Pr. Telegram sendes Beretningen til Lodsinspektørerne i Helsingør og Dragør, Vagerinspektøren i Frederikshavn og til Stormvarselsstationerne, hvor den opslaaes.

Til Issignalstationerne samt til de almindelige Stats-signalstationer ved Hanstholm og Kronborg afsendes en kortere Beretning.

Signaler for Fyrskibes og Lystønders Fraværelse fra Station gives snarest muligt fra de forskellige Stationer, som har Signaler herfor og optages i Isberetningerne.

En Overenskomst angaaende Udveksling af Ismeldinger mellem Danmark og Sverige er truffet mellem det danske Marineministerium og »svenska Lotsstyrelsen«.

Herefter vil der, saa snart den danske Ismeddelelsetjeneste er sat i Virksomhed, fra Meteorologisk Institut hver Morgen, med Undtagelse af Søn- og Helligdage, blive sendt Ismelding fra følgende danske Udkigsstationer til den svenske Issignaltjeneste, nemlig: Kjøbenhavn, Dragør, Stevns, Gjedser, Hyllekrog, Kjels Nor, Albuen, Sprogø-Vesterrende og Østerrende, Revsnæs, Sejro, Anholt, Læsø, Østerby og Skagen.

Fra svensk Side vil der samtidig hver Morgen med Undtagelse af Søn- og Helligdage blive sendt Meteorologisk Institut Ismeldinger fra følgende Udkigsstationer langs Sverigs Kyster, nemlig: Bremö (Sundsvall), Agö (Hudiksvall), Gefle, Ørskär, Söderarm, Sandhamn, (Stockholm), Visby, Øland, Södra Udde-Øland, Sandhammeren, Falsterbo, Linhamn (Flinterenden), Landskrona, Haken (Hveen østre Side), Hveen (vestre Side), Kullen, Vinga, Göteborg og Strömstad.

Om Efteraaret er der isfrit ved de respektive Stationer, indtil Ismeldinger afsendes. Desuden vil der blive sendt Marineministeriet og til Dels Meteorologisk Institut Meddelelse om Inddragning og Udlægning af de svenske Fyrskibe og alle svenske Lystønder i Kattegat.

Natsignalering.

Vi har yderligere modtaget følgende :

Jeg har i *Dansk Søfartstidende* for 5. Januar d. A. læst »Navigator«s Indlæg angaaende Natsignalering efter Morse's System, samt et Indlæg i samme Sag i *Dansk Søfartstidende* for 15. Januar af Styrmand P. G. C. Pedersen. Jeg maa fuldstændig slutte mig til Styrmand Pedersens Anskuelse om, at »Navigator« ikke er ganske korrekt i sin Paastand om, at vi »fra Kodans Bølger« kommer drattende en halv Snes Aar bagefter, da jeg for min Del, og jeg er sikker paa at flere Førere af danske Tramps lige som jeg, allerede har anskaffet Lamper for længe siden og er i fuld Gang med at signalere om Natten. I fint Vejr benytter vi en Aften-time til Øvelse; Styrmanden udveksler saa Signaler fra Poopen med mig paa Broen, og vi har allerede nu afgivet en Rettesnor til flere modgaende Dampere om Natten ved at meddele dem, hvor langt vi var af og

hvornaar vi f. Eks. passerede Fyr som Wolf Rock, Ushant, Vilano o. s. v., og har selv modtaget lignende Meddelelser fra andre.

Hvad jeg har anskaffet til Brug ved Signaleringen har kostet £ 1.2.0, men jeg gaar ud fra, at den Nat, vi modtager en Ordre eller afgiver et vigtigt Telegram ved Dover, Prawle Point, Lizard, Old Head of Kinsala eller Brow Head, hvor Natsignaler gives og modtages, er disse Penge i rigeligt Maal tjent ind, da det sparer Skibet for at vente til om Dagen, hvor Flag kan benyttes. Jeg kan ikke tro, at det i og for sig skulde være nødvendigt at gøre det obligatorisk at lære Natsignaleringen ved Navigationsskolerne; vore Navigatorer er sikkert saa intelligente, at de vil lære dette uden ydre Pres, men maaske var det dog bedst, at gøre det obligatorisk som i England.

Mine Styr mænd har sat sig ind i Systemet med stor Glæde og Interesse, og jeg tror, de fleste vil gøre det samme. Der hører selvfølgelig god Øvelse til at kunne signalere hurtigt, men naar først Begyndelsen er gjort og Interessen vakt, saa kommer det snart. Vi lever nu her i det Haab, at vi en Gang i den nærmeste Fremtid kan møde »Navigator« fra Kodans Bølge og se ham blinke sit og Skibets Navn til os.

Sfax, d. 28. Januar 1909.

M. Kühl,
S/S. »Dansborg«.

Foranlediget ved de fremkomne Artikler om Natsignalering, har Hr. Underkanoner Wessel, St. Kongensgade 149, Kjøbenhavn, tilsendt os nogle Eksemplarer af sine internationale Signalkort, der sælges for 50 Øre pr. Stk. og kan opbevares i en Lommebog. De har begyndt at faa Indpas i enkelte Skibe herhjemme og forekommer os hensigtsmæssige ved Signalering baade om Dagen og om Natten.

Red.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet gøres der fremdeles kun meget faa Forretninger, og i de fleste Tilfælde er det Kombinationsfragter til lave Rater, ligesom der ikke foreligger nogen Udsigt til Bedring af Forholdene indenfor de isfri Landomraader. Fra Danmark er der fremdeles kun Kalksten, gammelt Jern og lignende til lave Fragter. Tyskland og Sydsverige har egentlig intet at byde paa, og de enkelte Forsøg, der gøres paa at sælge pr. Skib, mislykkes stadig. Vestsverige og Østnorge har haft og har nogle Træ- og Islaster til meget lave Rater, saa at det er vanskeligt at komme til Forretning, desuden er dette indskrænkede Omraade langt fra tilstrækkeligt for den over det hele betydelige oplagte Tonnage, som ønskes sat i Fart. Fra Bottenhav og Finskebugten er solgt nogle flere Laster til Af-skibning pr. f. o. w. og senere, men ogsaa her er det vanskeligt at komme til Forretning, idet Befragterne ikke vil indrømme Redernes Fordringer, dog er her al Anledning for Rederne til ikke at acceptere de lave Tilbud særlig fra Rusland og Finland, fra hvilke Lande man maa være forberedt paa, at der atter bliver dikteret Karantæne, som medfører betydelige Udgifter og Ophold.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

130 Stdr. D/B & Boards-Frederikstad/Tenit Pier 30/, 194 R. T. Is-Langesunds/Ramsgate 7/., 195 R. T. Is-Kristianiafjord/Poole 6/6, 270 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 6, 220 Tons Kul Dysart/Tønsberg £ 6.

Angaaende de mindre Skibe er det fuldstændig uforandret, og med de sidste Dages Frost er næsten al Befragtning umulig. Der blev i den forløbne Uge sluttet nogle Ladninger Byg fra Provinserne til Kjøbenhavn 15 Øre, og fra Kjøbenhavn blev bl. a. sluttet for Majs til Præsto 17 Øre.

Sydsverig noterer nu nogle flere Stenlaster, men kun til lave Sommerfragter, saaledes til Stettin, Gadensten 3 $\frac{1}{4}$ M., Rostock, Lübeck, Bloksten 4 $\frac{1}{4}$ à 4 $\frac{1}{2}$ M.

Havarier og Forlis.

Michael Lund, Dpsk. af Marinpol, har d. 7. ds. under Helliggen ved Flydedokken her, haft Ild om Bord, hvorved et Meget stort desværre har sat Livet til. Ilden, der opstod i Folkelukkakafet, blev af Brandvæsenet begrænset til dette Rum, og i Løbet af c. 1 Time, var det Herre over Ilden, som antages opstaaet ved en for stærkt opbeholdt Kakkelovn i ovennævnte Rum.

Thrym, Dpsk., der d. 6. ds. kom paa Grund ved Dragør, er af Bjergringsselskabet »Salvage» pumpet løns og bragt flot. Ladningen, der bestod af Sten, er løstet i Lægtero og indbragt til Dragør Havn. Skibet er bugseret til Kjøbenhavn for Reparation.

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. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 3./2. — Alexandra, Nieslen, ank. Libau 1./2. — Algarve, Borries, ank. Swansea 6./2. — Anglo Dane, Wienckel, ank. Bordeaux 2./2. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Dunkerquo 7./2. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 7./2. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 26./1. hertil. — Arno, Strubberg, afg. Palermo 6./2. til Algier. — Aurora, Fischer, afg. Antwerpen 7./2. hertil. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, afg. Dunkerque 7./2. hertil. — Beira, Lunge, pass. Gibraltar 7./2. for Cadix. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 29./1. til Kristiania. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 8./2. til Sunderland. — Christian IX, Holm, ank. til London 7./2. — Dagmar, Bogvad, ank. Windau 1./2. — Esbjerg, Struве, ank. hertil 8./2. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 25./12. — Frederik, Thomsen, afg. London 7./2. hertil. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 6./2. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 30./1. til New York. — Høngøst, oplagt her. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 4./2. for Genua. — Jolantha, Simonsen, afg. Newcastle 5./2. hertil. — Kasan, Hansen, pass. Holtenua 6./2. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 20./1. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. hertil 5./2. — Kursk, Gommesen, afg. Livorno 6./2. til Neapel. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 4./2. — Loire, Craignou, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Pillau 7./2. — Louisiana, Ørsted, ank. Kristiania 6./2. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Sfax 6./2. til Piræns. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. Stettin 5./2. — Moskø, Meldahl, ank. Havre 7./2. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. New York 6./2. — Nordjylland, Krøgh, ank. hertil 7./2. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Domosness 7./2. hertil. — Oscar II, Hempel, laster her. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 3./2. hertil. — Perm, Christensen, afg. London 6./2. til Hull. — Prege, Iversen, oplagt her. — Riberhuus, Bonnelykke, oplagt her. — Saga, Wiberg, afg. herfra 4./2. til Antwerpen. — Tiber, Beck, oplagt her. — Tyr, Thanning, ank. hertil 7./2. — United States, Wulff, oplagt her. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Danzig 5./2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gulfport 23./1. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Newcastle 2./2. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newcastle 28./1. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 15./1. til River Plate. — Helmer March, Thorsø, afg. Pensacola 1./2. til U. K. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./1. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Riga 26./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Gulfport 31./1. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Boness 5./2. til Swinemünde. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 1./2.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. l'Quessant 2./2. til Motril. — Nautik, N. Nielsen, ank. Casablanca 5./2. — Nordsøen, Gram, afg. Blyth 4./2. til Salobrena. — Nexos, Basse, ank. Tyne 2./2. — Gerda, Thøgersen, afg. Neapel 4./2. til Burriane. — Ellen, Hansen, ank. Grimsby 4./2. — Cito, Jepsen, ank. Halmstad 2./2. — Bodil, Uldall, afg. Swansea 2./2. til Corembion. — Dagmar, Mathiasen, ank. Kjøbenhavn 5./2. — Norma, Shift, afg. Grangemouth 5./2. til Esbjerg. — Alfa, Lauritsen, afg. Rouen 5./2. til Chantonay. — Hebe, Gregersen, ank. Neufahrwasser 2./2. — Luger, Larsen, pass. Gibraltar 5./2. til Southampton. — Karla, K. M. Nieslen, afg. Goole 4./2. til Gibraltar. — Laura, Pedersen, afg. Swansea 4./2. til Neufahrwasser.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Newport 29./1. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 2./2. til Dunston. — Bryssel, Kaas, afg. Conaery 3./2. til Dakar.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Cardiff 5./2. til Sfax. — Wien, Boeck Hansen, ank. Tripolis 29./1. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 28./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Beyreuth 31./1. — Russia, Poulsen, afg. Valencia 4./2. — Carl Heeksher, Starck, ank. Valencia 4./2. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 6./2. — Normannia, Eriksen, afg. New Orleans 28./1. — Euxinia, Dam Larsen, afg. Leith 3./2. — Canadia, Jespersen, ank. Filadelfia 5./2. — Livonia, Skov, afg. Bicerata 25./1.

Bstersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Methil 25./1. — Patria, Nielsen, afg. Filadelfia 26./1. — Gratia, Sørensen, ank. Bristol 3./2. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 26./1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Gallia, Pedersen, ank. New Orleans 4./2. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Casilda 6./2. — Sarmatia, Pedersen, afg. Sagunto 5./2. — Kotonia, Rasmussen, ank. Kristiania 4./2.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Newcastle 3./2. — Granaria, Jørgensen, afg. Baltimore 28./1. — Carbonia, Mathiasen, afg. Vejle 5./2. — Estonia, Wincker, afg. Livorno 2./2.

Dan. Fionia, Sørensen, afg. London 6./5. — Selandia, Troensegaard, ank. Königsberg 4./2. — Secalia, Jensen, afg. Cardenas 4./2. — Frumentia, Andersen, afg. Newcastle 2./2. — Boscia, Skovgaard, afg. Marbella 25./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rottordam 3./2.

Dannebrog. Amalionsborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 3./2. — Brattingborg, Andersen, afg. Newcastle 29./1. til Genua. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 29./1. — Frederiksberg, Albertsen, ank. Middlesbro 28./1. — Jomsborg, Mathiasen, afg. Huelva 29./1. til Königsberg. — Kronborg, Jensen, afg. Neapel 4./2. til Barry. — Skanderborg, Jensen, ank. Libau 6./2. — Stegelborg, Lund, afg. Huelva 5./2. til Rotterdam. — Stjerneborg, Lund, ank. Windau 6./2. — Søborg, Hansen, ank. Rotterdam 4./2. — Uranienborg, Schmidt, afg. Windau 5./2. til Ghent.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Larsen, afg. Newport 29./1. til Genua. — Silkeborg, Pedersen, ank. Danzig 6./2. — Skodsborg, Agerlin, ank. Odessa 1./2. — Tuhorg, Schmidt, afg. Bone 5./2. til Rendsborg. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Cardiff 6./2. til Cotte.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Sfax 1./2. til London. — Jægersborg, Larsen, ank. Rotterdam 20./1. — Taarnborg, Matzen, ank. Grangemonth 8./1.

Høneborg. Høneborg, Nielsen, afg. Newcastle 4./2. til Rouen.

Skakkenborg. Skakkenborg, Grove, afg. Kjøbenhavn 6./2. til Newcastle.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Methil 6./2. til Odense.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Korsør 7./2.

Det ostasiatiske Kompagni. Baudou, Thomsen, afg. Antwerpen 24./1. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 22./1. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Sabang 3./2. til Hongkong. — Bintang, Gabe, afg. Penang 29./1. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 22./1. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. London 5./2. til Kjøbenhavn. — Sibirien, Madsen, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Cambodia, Knudsen, ank. Tjilatjap 29./1. — Indien, Berg, ank. Marseille 1./2.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, ank. Rotterdam 6./2. — St. Jan, Ingemann, afg. Weymouth 23./1. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 30./1. til Havre.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Burntisland 29./1. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Sehamu 5./2. — Elna, Ratje, ank. Huelva 3./2. — Therese, Pedersen, afg. Tyne 2./2. — Jeanne, Løffer, ank. Tayport 1./2. — Daisy, Lagesen, ank. Tunis 3./2.

Svendens & Christensen. Peter Willemoes, Albertsen, afg. Ghent 8./2. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Helsingør 4./2. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Barry 7./2. — Ajax, Brøsen, ank. Kjøbenhavn 7./2.

Torm. Sara, Jensen, ank. Königsberg 5./2. — Helene, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 5./2. — Agnete, Farup, afg. Libau 4./2. — Hermia, Hansen, afg. Libau 5./2. — Alice, Schultz, ank. Kjøbenhavn 5./2.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Savana 5./2. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 6./2. — Nordland, Petersen, ank. Swansea 5./2. — Kronprins Frederik, Andersen, ligger i Kjøbenhavns Dok. — England, Andersen, afg. Esbjerg 5./2. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavns Red 6./2. — Europa, Hansen, afg. Stettin 6./2. — Frankrig, Friis, afg. Hamburg 5./2. — Belgien, Nielsen, afg. Burntisland 3./2.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Fulton, Jørgensen, ank. Spezia 31./1. — Newton, Andersen, afg. Grao 4./2. til Antwerpen. — Washington, Nielsen, afg. Grangemouth 5./2.

Frø. Austa, Bagger, afg. South Alloa 6./2. til Granton. — Vera, Thing, ank. Wismar 3./2. — Freja, Nielsen, afg. Newcastle 4./1. til Haderslev.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 2./2. — Allan, Nielsen, afg. Methil 4./6. til Aabenraa.

Dansk Dampskibsselskab. Ove Gjedde, Jans, afg. Tenerife 3./2. til Gambia. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Venedig 3./2.

Sejlskibe.

Fana-Nordby. Thora, Thomsen, ank. Hamburg 4./2. — Prinsessa Marie, ank. Falmouth 5./2.

Æro. Atlantic, Rasmussen, pass. Dover 30./1. for vestg. — Thyra, pass. Dungeess 30./1. for vestg. — Ofelia, Clausen, ank. Lorient 3./2. — Thor, Kromann, er ank. til Bahia. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Middlebro 5./2. — Yrsa, Albertsen, ank. Aalborg 6./2. — Svalen, Rosenbeek, ank. Børgense 6./2. — Hjalmar, er den 31./1. pprajet paa 50° N. Br. og 11° V. lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Fyrskib midlertidig inddraget. Sladen. Kattegat.

Lodskaptajnen i Göteborg meddeler, at Fyrskibet „Sladen“ igaar har forladt sin Station.

Marineministeriets Admiralitets Departement, den 8. Februar 1909.

INDHOLD.

Kjøbenhavn, d. 9. Februar 1909. — Søfartens Ulykkesforsikringslov. — Broen Masnedo—Falster. — Ismeldingstjeneste. — Nat-signalering. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Eftorretninger for Søfarende.

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnekildövik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkallix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skiberekvisitter.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

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 Sørensen Eftf. Uhr-, Kronometer- og Instrumentmager. — **Sølvtorvet 4.** Telefon Åbro 1516 y. Butik, Lager samt Værksted for Reparationer af alle Arter fine Stue-, Lomme- og Søuhre.

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

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion over Fiskekutter.

Efter Begøring af Overretssagfører Sigurd Thamsen for en Udlægshaver bliver ved Tvangsauktion, der afholdes paa Auktionsdirektorens Kontor, Walkendorfgade Nr. 16.,

Torsdag den 18. Februar 1909 Kl. 2 1/2 Eftm.

bortsolgt 2-mastet Fiskerfartøj med Hjælpekrue „Tumleren“ af Kjøbenhavn med staaende og løbende Redskaber og Fiske-redskaber, 2 Trawlø (62 Fod) med Skovle. Fartøjet er bygget i Frederikshavn 1908 af Eg og Fyr, 26,67 Brutto Tons, 11,71 Netto Tons, med 30 Hestekræfters Petroleumsmotor, bygget af C. Møllerups Maskinfabrik, Esbjerg.

Auktionsvilkårene henligger til Eftersyn her paa Kontoret og Genpart af dem paa Overretssagfører Thamsens Kontor, Vestergade 2^o. Skibet ligger ved Batteriet i Nordre Redhavn og paavises af Skipper Arild Jensen, Aarhusgade 4^o.

Auktionsdirektorens Kontor i Kjøbenhavn, d. 6. Februar 1909.

Kyhse.

Paa

Søkort-Arkivet

forhandles:

Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelskibe, der er tildelte Kendingssignaler etc., 19. Udgave. Januar 1909. Udgivet efter Foranstaltning af Indenrigsministeriet og Marineministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet.

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.

Dansk Styrmandsforening.

Ordinær Generalforsamling

afholdes Søndag den 14de Februar 1909 Eftm. Kl. 7 i Prins Wilhelms Palæ, St. Annæplads 13, med følgende Dagsorden:

- Punkt 1 til 5 se Lovenes § 15.
- Ændring af Betalingsfrist for det paa den ekstraordinære Generalforsamling den 13de September f. A. vedtagne Ekstra-Indskud.
- Forslag fra Styrmand Find Rasmussen om Ændring i Lovenes § 3 og 4 i Henhold til Styrmand J. Hansens Forslag i Medlemsbladet, November 1908.
- Bemyndigelse for Bestyrelsen til, hvis den finder det hensigtsmæssigt, at indmelde Foreningen i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.
- Behandling af Løssøreforsikringens Anliggender i Henhold til dens Love § 15 og 17.
- Eventuelt.

Bestyrelsen.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

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 Forhryningsagent. 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. 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
Tigr.: „Hansens“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

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

Mann & Ohlrau

Skibsmæglere, Befragtnings-Agenter
Kiel.

Telegr.-Adr.: „Mannus“.
Tlf. 474.

Agentur: Holtenu.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retsager
(sp. Søager).

Skib ønskes.

Et godt, vel udhalet Sejl-skib paa c. 60 Netto Reg-Tons, der særlig egner sig for Trælast, ønskes til Købs. Tilbud med Oplysninger modtages af

Carl v. d. Hude
Aarhus.

Proviantforvalter.

En Kolonial-Komis søger Plads paa et Skib eller Oplag som Proviantforvalter eller lignende. Billet, mrk.: „N N“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor i Løbet af 14 Dage.

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. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-inventar, Ankre, Kæder etc.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsroderi,
Grundlagt 1857.
Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Hørreekvipering
Kjøbenhavn.

Skonnert til Salg.

„Magda“, 121 Brutto Tons, 99 Netto Tons, laster 185 Tons dw., bygget 1877 af Eg, meget stærk og sund, i god og sejlbar Stand. Nærmere ved Henvendelse til

R. E. Svinding,
Æreskjøbing.

Berg & Larsen

forhen Martin Nielsen
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvørk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

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.

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.

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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Fredag den 12. Februar 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3053. — Telegr.-Adr.: Amiano.



LAGERBYGNINGEN I FRUHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

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.

Skibshypothekbanken

Filial af hollandsk Bank

i Kjøbenhavn

Chr. IX's Gade 5

Telef. 9052

giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16</p>	<p>Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde</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 Statebanerne • •</p>		

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition

St. Petersburg

og

Narva (Hungerburg)

(Rusland)

Telegr.-Adr.: „Benuge“.

St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trædeskl. 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.

Skibsprovantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrønderihavn. 8.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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
AT THE SAME TIME.

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarende Parørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

De private Assurandører l.m.

i Kjøbenhavn

tegnede 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.

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,
Garboltermann, Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

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 Skibsbekvisitter.



LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler 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. "Dansk Lloyd".

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Skonnert til Salg.

„Magda“, 121 Brutto Tons, 99 Netto Tons, laster 185 Tons dw., bygget 1877 af Eg, meget stærk og sund, i god og sejlbare Stand. Nærmere ved Henvendelse til

R. E. Svinding,
Ærskjøbing.

Frimærker købes.

Alle Slags Frimærker, saavel sjældnere enkelte Stykker, som Partier og hele Samlinger, købes til højeste Pris. „Frimærke en gros Forretningen“, St. Kongensgade 63. Telefon Palæ 56.

OLSKIND

kemisk præpareret Olieøj

klæbefrit, blødt, holdbart.

Medalje i Trondhjem 1908. Forlang altid Olskind.

Faas hos alle Skibsvare- og Ekviperingshandlere.

Cand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

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

Kjøbenhavn, den 12. Februar 1909.

Esbjerg Havns Udvidelse. Folketingets Udvalg har afgivet Betænkning over Lovforslaget om Esbjerg Havns Udvidelse.

Udvalgets Flertal foreslaar med et Par mindre Ændringer at vedtage Regeringens Forslag (*Dansk Søfartstidende* for 24. November 1908).

Af disse Ændringer gaar en ud paa en Bemyndigelse for Ministeren til at uddybe den nuværende Eksporthavn og det til samme hørende Løb til 7 Meter, en Dybde, der kan naas uden uforholdsmæssige Udgifter til Ombygning af Bolværker m. m. og ved Besparelse af en af de projekterede Anlægsbroer i Fiskerihavnen.

En anden Ændring gaar ud paa, at den Esbjerg paalagte Afgift til Staten bliver gjort Byen mindre byrdefuld end foreslaaet ved at udstrække Tiden for Afbetalingen fra 15 til 20 Aar.

Et Mindretal foreslaar, at Forslaget bringes tilbage i det væsentlige til det Indhold, som det fik ved 8dje Behandling i Fjor i Folketinget.

(Berl. Tid.)

Skibsførerens Ansvar efter Sølovens § 26. 3-m. Skonnert »Fred« af Marstal grundstødte d. 30. Oktober 1907 paa Pøhls Rev paa en Rejse fra Middlesbro til Flensborg med en Ladning Salt. Sagen blev behandlet ved Flensborg Seeamt, der ved en Kendelse udtalte, at Grundstødningen vilde være bleven undgaaet, hvis Skibet havde været forsynet med nyt Søkort og Fyrbog. Det paagældende Kort var fra 1880, rettet til Januar 1899, medens Fyrbogen var fra 1905, hvad der forarsagede, at Føreren dels forvekslede Kegenæs Fyr med Pøhls Rev Fyr, og dels at han ikke blev opmærksom paa, at en nordgaaende Strøm havde sat Skibet ud af Kurs.

For dette Forhold vedtog Føreren ved Ærø Herreds Soret d. 18. ds. en Bøde til Statskassen af 20 Kr.

Lodstvangen ved Korsør. Gennem Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har vi modtaget følgende:

Af de mange Sager der i Aar behandlede paa Generalforsamlingen d. 13. f. M., var der en lille Sag — Ophævelse af Lodstvangen ved Korsør —, der mulig ikke blev lagt ret meget Mærke til, særlig da der var flere større og vigtigere Sager paa Dagsordenen. At den ovennævnte lille Sag dog ikke er saa betydningsløs, som nogle maaske tænker, fremgaar af følgende:

I første Halvdel af December Maaned i Fjor kom jeg med Sk. »Skibladner« til Korsør med Rug. »Skibladner« maaler 54,30 Brutto Tons og laa for Indgaaende c. 8½ Fod dybt. Vi havde jo Lods ind, og denne fik samtidig opgivet hvor dybt vi laa tom, nemlig 5½ Fod. En Dags Tid efter kom der ogsaa Regning paa Lods-penge ind og Lodspenge ud, ialt Kr. 15,70, skriver Femten Kroner og Syvti Øre. — Det er mulig at ikke alle interesserede ved eller aner, at Lodspengene i Korsør er saa store, og derfor fremkommer dette.

J. A. Nielsen,
Sk. »Skibladner«, Rødvig.

Den ny spanske Skibsafgift. I Følge et Telegram fra Las Palmas, fortæller »Shipp. Gaz.«, har en Del engelske Rederier bekendtgjort, at deres Skibe ikke længere vil anløbe De Kanariske Øer; men i Stedet for vil gaa ind til Madeira og Cap Verde, som er portugisiske Besiddelse. Denne Forandring foretages som en Protest imod en Lov om Forhøjelse af Skibsafgifterne i de spanske Havne, som netop nu er til Behandling i den spanske Rigsdag.

Loven omfatter ikke De Kanariske Øer; men de omtalte Rederier indser, at dette Skridt vil være den kraftigste Protest, de kan fremkomme med, medførende de mindst mulige Ulemper for dem selv.

Det sletteste Aar i den engelske Skibsbygningsindustri. I Følge »Shipping World« kan Aaret 1908 desværre betegnes som det »daarligste og mest utilfredsstillende Aar« i den britiske Skibsbygningsindustri Historie. Til Sammenligning med Forholdene i de nærmeste foregaaende Aar kan anføres, at der i 1906 sattes 1,828,090 Tons i Vandet; i 1907 1,607,890 Tons i Vandet og i indeværende Aar kun 902,756 Tons. Disse Tal viser for 1908 en Nedgang af ikke mindre end 50 pCt. i Forhold til 1906 og næsten 44 pCt. i Forhold til 1907. Bladet advarer mod at lytte til Roster, der søger at fremstille Forholdene gunstigere, thi det er en Kendsgerning, at man ingensinde tidligere har set en lignende Nedgang i Skibsbygningsindustrien et enkelt Aar. Tiderne vil inidertid nok blive bedre.

Forøvrigt bringes der Meddelelse om, at der næste Aar vil blive foretaget et meget interessant Forsøg paa Skibsbygningens Omraade, idet et Syndikat i Newcastle vil lade bygge et Fragtdampskib af ny Konstruktion. Skrogets Sider i Vandgangen bliver nemlig rillede, hvilket, efter hvad der paastaas, vil formindske Vandmodstanden og derved forøge Farten uden Forøgelse af Udgifterne til Drivkraft. Det ny Fragtdampskib, som man forsøgsvis vil lade bygge, bliver et temmelig stort Skib, nemlig paa 5,200 Tons.

Med nærværende Nummer af Bladet følger Indholdsfortegnelsen for *Dansk Søfartstidende*, Aargang 1908.

Vi henleder særlig Opmærksomheden paa det med Indholdsfortegnelsen følgende Special Register til Efterretninger for Søfarende 1908, som kan skilles ud fra det øvrige og indbindes eller hæftes sammen med »Efterretningerne«, hvorved disse vil komme til at udgøre et Hele for sig til Brug for farende Navigatorer i en praktisk og let overskuelig Form.

Fra Det kongelige Søkort-Arkiv har vi modtaget Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til Den danske Havnelods, 5te Udgave 1906, samt Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til Den Islandske Lods, 2den Udgave 1903.

The Baltic and White Sea Conference.

Torsdag Formiddag d. 4. Februar aabnedes »The Baltic and White Sea Conference«s Generalforsamling her i Byen af Konferencens Præsident, Kommerceraad Lars Krogius fra Helsingfors, som bød Forsamlingen Velkommen og efter at have omtalt det sidste vellykkede Møde i Stockholm dvælede udførlig ved Situationen paa det internationale Fragtmarked, som maatte siges at være slettere end nogensinde før. Det maatte haabes, at de paa dette Møde forsamlede Redere maatte finde de rette Midler til at komme over Krisen.

Til Dirigent valgtes Direktør Kronman, Kjøbenhavn, men denne kunde først, efter at de foreslaede Lovændringer var behandlet, overtage Hvervet, da han var en Modstander af disse.

Forskellige Lovændringer drøftedes derefter for lukkede Døre. Som en af de vigtigste af disse blev det vedtaget at afløse den tidligere »Kjøbenhavns-Ko-

mite med »an executive committee« paa fem Medlemmer med tre Suppleanter. Konferencens Hovedsæde og Kontor bliver fremdeles i Kjøbenhavn; medens den tidligere Sekretær fremtidig bliver Konferencens Bestyrer. Som Medlemmer af »the executive committee« valgtes følgende Herrer: Robert Hansen af Kjøbenhavn, Formand, Konsul Peter Fisker, Christian Sass, begge af Kjøbenhavn, Hedberg, Malmø, og Heinrich Art, Hamburg. Til Suppleanter valgtes d'Hrr. P. Carl og H. Christensen af Kjøbenhavn, samt Hannevig, Horten, Norge.

Derefter motiverede Mr. Macarthy, Newcastle, det paa Redermødet i Newcastle vedtagne Forslag om Dannelse af en international Rederunion, der skulde omfatte Storbritannien og det vestevropæiske Fastland fra den skandinaviske Halvø i Nord til den spansk-portugisiske Halvø i Syd, repræsenterende en Tonnage af c. 40 Mill. Tons. -- en Union, som andre Stater efterhaanden skulde kunne slutte sig til. Macarthy's Plan er den, at Rederne, naar Fragtmarkedet paa Grund af Overskud af Tonnage gaar ned, da skulde forpligte sig til at oplægge saa stor en Del af Tonnagen, snart her og snart der, at Forholdene paa Markedet derved kunde reguleres. En af de største Vanskeligheder, som Oplægningen frembyder, er Hensynet til de store Ruteselskaber, som ikke kan indstille deres Ruter; men Mr. Macarthy mente, at man kunde komme over denne Vanskelighed ved at lade disse Selskaber fortsætte Sejladsen imod, at de betalte en Erstatning til Verdensunionen.

Der udspandt sig en længere Diskussion om dette Spørgsmaal, og en Del Kritik kom til Orde mod Forslaget navnlig i Anledning af de praktiske Vanskeligheder ved dets Gennemførelse.

Sluttelig vedtoges en Resolution, hvori der udtaltes Sympati for Tanken om en international Union, og hvorved Konferencens »executive committee« bemyndigedes til sammen med Mr. Macarthy at drøfte Mulighederne for Planens Gennemførelse.

Det oplystes, at i de ti evropæiske Lande, fra hvilke man har Statistik, er der i Øjeblikket oplagt 1,065 Dampskibe med tilsammen c. 1,580,000 Brutto Reg.-Tons. England staar øverst paa Listen med 245 Skibe og $\frac{1}{2}$ Million Tons; derefter følger Norge, Sverig, Tyskland, Danmark, det sidste med 59 Skibe paa c. 100,000 Tons. Holland, Rusland og Finland, Spanien, Belgien og Frankrig staar endnu gunstigere.

Mødet d. 4. sluttede med en privat Forhandling om Stockholm-Resolutionen angaaende Minimumsrater.

Ministeren for Handel og Søfart Hs. Ekscell. Johan Hansen overværede den sidste Del af dette Møde.

Den 5. Februar fortsatte »The Baltic and White Sea Conference« sin Generalforsamling.

»Uniform Time Charteret« vedtoges i den af Bestyrelsen foreslaaede Skikkelse.

Det næste Forhandlingspunkt var »Uniform Wood Charter«. Sekretæren Hr. Myhre oplyste, at Forretningsudvalget havde nedsat en Komite til nærmere at overveje Spørgsmaalet om Træfragterne.

Hr. Siebert, Antwerpen, oplyste dernæst, at man havde en Del Ændringer i »Phosphat-Charteret« under Overvejelse, og at der vilde blive forhandlet videre med Befragterne angaaende dette Spørgsmaal.

Det vedtoges at opretholde »Baltcon-Charteret« i sin nuværende Form.

Efter en Frokostpavse behandledes Spørgsmaalet om spekulerende Mæglere. Efter en Redegørelse af den paagældende Komites Ordfører Hr. Ross, vedtoges følgende Resolution:

»Mæglere kan optages i »The Baltic and White Sea Conference« som »Mæglermedlemmer« uden Stemmeret mod et Aarskontingent af 5 Pd. Strl. paa den Betingelse, at de ikke tager nogen Træ- eller Partiladning paa Spekulation. Alle Træ- eller Partilad-

ninger, ved hvilke Damprens eller Ejerens Navn ikke er nævnt, kan betragtes som tagne paa Spekulation. De Medlemmer, som er Redere, forpligter sig til at give »Mægler-Medlemmer« Fortrinnsret til at befragte og klarere deres Dampere, for saa vidt disse »Mægler-Medlemmer« lover at anbringe Ladningen i første Række til Medlemmer af »The Baltic and White Sea Conference«.

Til Mødested for næste Møde, som afholdes d. 8.—10. September d. A., valgtes Haag.

Ved Slutningen af 1908 var der ialt indmeldt 2,590,805 Brutto Reg.-Tons i Konferencen.

Fredag Aften afsluttede »The Baltic and White Sea Conference« sine Møder med en Middag ved hvilken Ministeren for Handel og Søfart Hs. Ekscell. Johan Hansen var til Stede som Konferencens Æresgæst. Dens Præsident, Kommerceraad Lars Krogius førte Ministeren til Bords og udbragte hans Skaal i meget varmtfølte Ord, idet han mindedes, hvorledes Hr. Johan Hansen allerede paa Konferencens grundlæggende Møde i 1905 havde lagt sin Dygtighed og Arbejdsevne for Dagen. Man maatte lykønske Danmark med Udnævnelser af Hr. Johan Hansen til Minister for Handel og Søfart.

Ministeren svarede med en længere Tale, hvori han i Principet erklærede sig enig med Mr. Macarthy om Ønskeligheden af en international Rederunion, hvilken kun var Konsekvensen af »The Baltic and White Sea Conference«. Arbejdet for denne Tanke var ikke nyt; men Ministeren mente, at det første Skridt burde tages fra Englands Side, saaledes som det nu var sket. Ministeren henledte iøvrigt Opmærksomheden paa forskellige Farer ved ovennævnte Union, men fandt Tanken saa stor, at man indenfor hvert Land burde søge at interessere de respektive Regeringer og ikke mindst Købmændene for Sagen.

Kjøbenhavns Frihavn.

Vi har modtaget følgende:

I Dansk Søfartstidendes Artikler om Kjøbenhavns Havn staar Frihavnen anbefalet som et efterfølgelsesværdigt Eksempel for Kjøbenhavns Havn, og særlig er fremhævet dens Lastemidler og Pakhuse.

Derom er de, der har mest med Frihavnen at gøre, nemlig de Søfarende, næppe ganske enige med Artiklens Forfatter. Frihavnsens Losse- og Lastemidler er langt fra de mest moderne. Kranerne staar for langt ude ved Kajen, saaledes at Kollision mellem disse og Skibene til hænder ved Skibenes Ankomst og Afgang. De staar saa langt ude, saa man maa rigge Falderebstrappen ind, for at en Kran kan passere et Skib. De kan ikke række ind over Lugerne paa et større Skib og er tillige saa lave, at et fuldt Sling ikke kan bringes op paa de Altaner, der er anbragt paa Pakhusene.

Pakhusene er for komplicerede og inddelt i for mange Rum og Etager. I store et-Etages, simple Skure kan Godset meget bedre overses, og der bliver betydelig mere Plads.

Fortøjningspælene er anbragt mellem Kransporene, saa at alle Fortøjninger fra Skibene maa kastes los, hver Gang en Kran skal flyttes. Pælene er lodrette Stenpæle, hvorpaa det fra et højt, tomt Skib næsten er umuligt at faa Fortøjninger til at staa fast under en Storm. I en Provinsby blev der for nogle Aar siden anbragt en Del ny Fortøjningspæle af samme Slags, og det var næsten umuligt for den derværende Havnefoged at faa Havneingeniøren til at indse, at det var nødven-

digt at stille Pælene skraat ind mod Land. Ingeniøren indvendte at »dette saa ikke godt ud«. Denne samme Betragtning med »at se godt ud« er der taget for meget Hensyn til i Frihavnen. Det praktiske er kommet i anden Række.

Skønt disse Forhold har været paaklaget siden Frihavnens Begyndelse, blev dog en Del ny Kraner, der blev anskaffet for et Par Aar siden, anbragt paa samme fortvivlede Maade som de gamle.

Endvidere kunde Losning og Lastning foregaa betydelig hurtigere og bedre, naar Ledelsen af Frihavnen var i Hænderne paa praktiske Folk. Naar Sverig nu faar Frihavne i Malmø og Gøteborg, vil vi kun ved at overgaa disse Havne i god og hurtig Ekspedition kunne beholde den Trafik, vi nu har.

L.

Dampskibsfører.

Naar man læser ovenstaaende Indlæg, faar man nærmest det Indtryk, at Kapt. L. ikke har læst vor Artikel (*Dansk Søfartstidende* Nr. 5. og 6 1908) om Kjøbenhavns Frihavn: thi samtidig med at bemærke, at vi paa mange Punkter er enige i Kritiken over Frihavnen, vilde Kapt. L. i saa Fald ogsaa have bemærket, at den ny Udvikling af Frihavnen, som vi anbefaler den »Gamle Havn« at følge, netop gaar i Retning af, hvad Kapt. L. selv anbefaler, nemlig store, lave Skure og høje, moderne Kraner — Ting, der saa godt som slet ikke findes i den »Gamle Havn«.

Bortset fra Ulemperne ved at det yderste Kranspor, til saavel de gamle som de nyere og nyeste Kraner, løber udenfor de uheldige Fortøjningspæle, som forøvrigt efterhaanden erstattes med Ringe, maa vi gaa ud fra, at Kapt. L. i sin Omtale af Kranerne tænker paa de gamle 1,500 Kilos Kraner ved Skur I og Pakhus II. Alle de nyere og særlig de nyeste Kraner er nemlig fuldt ud moderne og tilfredsstillende. Som Bevis herfor kan anføres, at Kranerne paa Vestkajen, hvor D. F. D. S. New York Passagerbaade, — der er de største Skibe, som kommer i Frihavnen, — har Anlægsplads, ikke alene kan naa ud over Skibene, naar disse ligger langs Kajen, men ogsaa naar Skibene ligger i 14 Fods Afbomning af Hensyn til Kulfyldning.

Kritiken over de mange afdelte Rum i Pakhusene er vist ikke berettiget; mon Kapt. L. kender de Fordringer Assurandørerne stiller i saa Henseende? Fordringer som Frihavnselskabet selvfølgelig maa tage Hensyn til.

At Losning og Ladning burde foregaa betydelig hurtigere og bedre i Frihavnen end Tilfældet er, har vi hørt fremført af mange, og vi mener med Kapt. L., at Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab bør have sin Opmærksomhed i høj Grad henvendt derpaa.

Red.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 113/1909, afsagt d. 20. Januar 1909. »De private Assurandører« mod Skibsfører E. Hansen af Espergærde.

Efter at Damperen »Norden« af Kjøbenhavn d. 24. November 1907 var grundstødt og sunket paa Adlergrunden omtrent midtvejs mellem Bornholm og Rügen udenfor baade dansk og tysk Søterritorium, udbetalte Selskabet »De private Assurandører« Forsikringssummen for Skibet og søgte derefter at afhænde det paa Grunden staaende Vrag. Da en i Tyskland afholdt Auktion over Vraget, der antages at være c. 10,000 Kr. værd, kun førte til et Bud paa 425 Rm., søgtes det underhaanden solgt her i Landet. Selskabet forhandlede

bl. a. med to Skibsførere. Hansen og Frederiksen, der omtrent samtidig fremsatte Tilbud gaaende ud paa, at de for egen Regning vilde udføre Bjergningen, saaledes at der skulde tilsvares Selskabet visse Procenter af Nettoprovenuet ved Salget. Forhandlingerne endte med, at Forsikringselskabet d. 25. Juni afsluttede en Kontrakt med Frederiksen, hvorved denne paalag sig at søge at bjerge saa meget som muligt fra »Norden« paa egen Regning og Risiko, saaledes at han som Bjergeløn selv skulde beholde 75 pCt. af det ved Salget indvundne Nettoprovenu, medens han skulde udbetale de resterende 25 pCt. til »De private Assurandører«, der til Gengæld forpligtede sig til ikke at afslutte Bjergningskontrakt om nævnte Forelagende med nogen anden. I Henhold hertil foretog Frederiksen to Rejser til Vraget med en af ham engageret Dykker og indbragte i Juli og August Værdier, der realiseredes for c. 5,350 Kr. Efter den første Rejse blev Overenskomsten, da Bjergningen syntes at betale sig daarlig, paa Frederiksens Foranledning ændret derhen, at Bjergelønnen, for hvad der fremtidig bjergedes, sættes til 85 pCt., medens der kun skulde udredes 15 pCt. til Forsikringselskabet. Efter den anden Rejse bestemte Frederiksen, hvis Dykker havde faaet andet Engagement, sig, efter Aftale med Forsikringselskabets Direktør, til at stille videre Bjergning i Bero til Foraaret 1909, idet han gjorde Regning paa, at Søen i Vinterens Løb til Dels vilde sønderbryde Vraget og derved lette ham yderligere Bjergningsarbejde.

Under 22. Juni 1908 havde »De private Assurandører« meddelt Hansen, at de af Hensyn til deres Forhandlinger med Frederiksen ikke kunde afslutte Kontrakt med ham, der havde tilbudt 15 pCt. af Nettoudbyttet mod at faa Eneret til at bjerge af Vraget i et Tidsrum af 1 Aar og 6 Uger. Efter Frederiksens Hjemkomst fra den anden Rejse, havde Hansens Dykker, efter hvad han som Vidne har forklaret, en Samtale med Frederiksen, hvorunder han fik det Indtryk, at Frederiksen endelig havde opgivet al videre Bjergning. Hansen, der herefter ikke troede, at Forsikringselskabet vilde faa mere ud af Bjergningen, fik nu Lyst til selv at forsøge at bjerge og henvendte sig til Justitsministeriet om Tilladelse dertil. Den ham der givne Besked forstod han saaledes, at han frit kunde bjerge af Vraget uden Tilladelse hverken fra Ejeren eller det Offentlige. I Henhold hertil foretog han i Tiden fra August til Oktober to Rejser til Vraget og bjergede ved Hjælp af Dykker og Sprængninger Dele af Vraget, der udbragtes til henholdsvis Kr. 1,794.22 og Kr. 2,461.79, hvilket Beløb han ansaa sig berettiget til at beholde uden Afgift til »De private Assurandører«, som han slet ikke havde underrettet om sit Forehavende.

Under nærværende Sag har nu Citanterne »De private Assurandører«, der hævder, at Hansens Forhold er et uberettiget Indgreb i deres Ejendomsret, og som selv kun fordrer 15 pCt. af Provenuet, men for Frederiksens Skyld forlanger, at Hansen skal lægge alt det Indvundne fra sig, principalt paastaat Indstævnte Skibsfører E. Hansen af Espergærde tilpligtet at betale hele Nettoprovenuet ved Salget Kr. 4,256.01 subsidiært dette Beløb med Fradrag af Omkostningerne ved Bjergningsarbejdet efter Rettens Skøn, dog at denne i al Fald ikke i Forbindelse med Omkostningerne overstiger 85 pCt. af Nettoprovenuet ved Salget, alt med Renter. Indstævnte paastaar sig frifundet, subsidiært mod at betale et mindre Beløb ikke udover 15 pCt. af Nettoprovenuet eller Kr. 638.40. Begge Parter paastaar sig tilkendt Sagens Omkostninger.

Indstævnte har gjort gældende, at Vraget, som er beliggende udenfor ethvert Søterritorium maa være Genstand for fri Bemægtigelse, men denne Anskuelse, hvorefter rette Ejers Ejendomsret til Skibe eller andel, der synker ned paa Havets Bund, kun skulde bevares, naar Forliset er sket paa en eller anden Stats Søterritorium,

maa betragtes som ganske uholdbar. Naar Indstævnte derimod henviser til Forordning angaaende Dykker-væsnet af 16. Marts 1842, maa der gives ham Medhold i, at skønt Forordningen nærmest tænker paa Tilfælde, hvor Ejeren ikke selv tager Affære, og paa Tilfælde, hvor det sunkne Gods ligger indenfor en dansk Amtmands Administrationsfære, maa Principerne i Forordningen, — at det skal være alle og enhver tilladt, med tilbørligt Hensyn til de af andre paabegyndte Bjergningsforetagender og til Ejerens Ret, at optage Skibe og andre paa Havets Bund sunkne Genstande — være anvendelige ogsaa i et Tilfælde som det foreliggende. Indstævnte burde vel have henvendt sig til Citanterne, inden han paabegyndte sit Bjergningsforetagende; men da han efter Omstændighederne maa antages at have været i god Tro, skønnes han i Overensstemmelse med Bestemmelserne i fornævnte Forordnings § 6 at have Krav paa Bjergløn, indbefattende Dækning for hans Omkostninger, der efter Proceduren maa antages at have beløbet sig til Kr. 1,536, samt et passende Vederlag, der efter Omstændighederne findes at kunne sættes til Kr. 1,400. Indstævnte vil saaledes være at dømme til at betale Citanterne (til Fordeling mellem dem og Skibsfører Frederiksen) Restbeløbet Kr. 1,319 med Renter som paastaet, hvorimod Sagens Omkostninger efter Omstændighederne findes at burde hæves.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Sortehavsmarkedet bedret sig lidt, og Opgangen kan rundt sættes til c. 6 d pr. Unit, men til Gengæld ligger La Plata en Smule flovere, idet Afskiberne efter at have dækket sig for deres mest nødvendige Behov, holdt sig tilbage, medens Tonnage stadig var til Stede i rigeligt Maal, og disse Omstændigheder trykkede Markedet. Der er dog særdeles rigelige Tilførsler af Korn, og det er slet ikke udelukket, at Raterne kan gaa i Vejret igen, naar Befragterne atter begynder at dække sig efter forøget Maalestok. Fra Buenos Aires er sidst betalt 12/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) til U. K. eller Kontinentet mod 12/6 Ugen i Forvejen, fra San Lorenzo Grænsen 13/6 mod 14/ à 14/3 og fra Bahia Blanca 13/6 mod 14/, alt pr. prompt. Kulfragterne ud fra Cardiff er temmelig uforandrede paa Basis af omkring 8/6 for Februar Lastning. Blandt Befragtingerne fra Sortehavet nævner vi 6/6 Novorossisk/Weser (6,100 Tons Baad), 6/3 Sulina/Rotterdam, 6/9 N./C fra Kustendje, »handy«, 9/6 pr. Ton Oljekager til Danmark, Basis én Losschavn fra Novorossisk (5,500 Tons Baad), 10/ (3,000 Tons Baad). Kulfragterne til Middelhavet viser ingen nævneværdige Forandringer, ej heller de øvrige Markeder, som vi ikke forud specielt har nævnt. Nordamerika ligger nærmest fløvt, men Birma har fragtet for Ris til 20/6 O. C. pr. Marts/April, hvilket er 6 d. højere end forhen betalt. Kulfragterne til Østersøen er knappe og Raterne usle. Der betalles bl. a.: 4/7½ Alloa/Königsberg b. h. (1,200), 3/10½ Forth/Neufahrwasser (1,200), 3/9 Forth/Swinemünde (2,100) Mk. 20 pr. Keel for Losning, 3/9 Grangemouth/Aarhus (1,400), 4/9 Tyne/Mariager (1,200), 4/3 Melhil/Frederikshavn (700), 3/10½ Tyne/Aalborg (1,400) og 3/9 Blyth/Malmø (2,100).

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening afholdt Lørdag den 6. ds. aarlig Generalforsamling, ved hvilken Medlemmerne havde givet talrigt Møde.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen, bød Velkommen, og Overretsassessor Timm dirigerede.

Formanden fremlagde Regnskabet for Aaret 1908. Den egentlige Foreningskasse med Lighæver- og Sobrudnekassen havde en Indtægt af Kr. 15,480.69, Understøttelseskassen af Kr. 10,558.89; tilsammen Kr. 26,039.58. Lejemåltægten af Gaarden ved Holmens Kanal udgjorde Kr. 5,765. Til Reparationer af Ejendommen er anvendt Kr. 6,531.61. I Understøttelser til 19 Skipperne, 68 Enker og 4 Born samt til ekstraordinære Understøttelser er der udbetalt i alt Kr. 4,040. Aaret begyndte med en Kassebeholdning af Kr. 3,745.14 og sluttede med en Kassebeholdning af Kr. 4,029.82.

Skipperstiftelsens Indtægt udgjorde i alt Kr. 21,469.26, hvoraf Kr. 930 var indkommen i Gaver. Kr. 3,527.20 var anvendt til Reparationer og Kr. 800 til forelobige Udgifter i Anledning af Udgivelsen af Skipperlavets Historie. Kassebeholdningen var ved Aarets Begyndelse Kr. 2,732.76, ved dets Slutning Kr. 5,031.59.

Skipperforeningen ejede efter Frudrag af Prioritetsgæld i Ejendommen og i Stiftelsen den 31. December 1908 i alt Kr. 510,576.71. Deraf ejede Foreningskassen Kr. 63,591.79, Stiftelsen Kr. 346,131.59 og Understøttelseskassen Kr. 100,853.33.

Desuden er der til Foreningen henlagt Legater, der tilsammen udgør Kr. 315,300, og som ikke er undergaaet Forandring i Aarets Løb.

Regnskaberne godkendtes enstemmigt.

Formanden mindedes i anerkendende Ord de seks Medlemmer, som i Aarets Løb var afgaaet ved Døden. — Forsamlingen sluttede sig til Formandens Udtalelser ved at rejse sig. — Formanden meddelte, at tre ny Medlemmer var indtraadt i Foreningen, som den 1. Januar 1909 havde 114 Medlemmer. Aaret var i øvrigt forløbet roligt. Med Festskriftet »Skipperlavets Historie«, der udarbejdes af Bering Lissberg, var det maaske gaaet noget langsomt, men i Løbet af indeværende Maaned vil der allerede foreligge noget, og Skriftet vil sikkert blive meget vellykket. Istandsættelsen af Lejlighederne i Foreningens Ejendom omfattede vel kun sædvanlige Reparationer, men medførte dog betydelige Udgifter, da meget efterhaanden var blevet forfaldent, og der desuden var blevet indrettet W. C. og indlagt elektrisk Lys. Udgifterne herved vil ialt beløbe sig til c. Kr. 7,300. — Kaptajn Benedictsen har skænket Foreningen et mærkeligt gammelt Kompas, der er blevet forsynet med en stor Malmkrone og nu benyttes i Foreningslokalet som elektrisk Lysekrone.

Paa den samlede Bestyrelses Vegne foreslog Havnemester, Kaptajn C. A. Bønde Genvælg af Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen, idet han henviste til det store Arbejde, Hr. Knudsen hidtil havde udført til Gavn for Foreningen.

Der blev forlangt skriftlig Afstemning, og ved denne genvælgtes Kaptajn A. V. Knudsen med alle Stemmer imod fire.

Fra Bestyrelsen forelaa Forslag om at genvælgde de tre efter Tur fratrædende Repræsentanter: Direktør M. Carl, Havnemester C. A. Bønde og Kaptajn V. Larsen, og at vælge Kaptajn J. T. Hagedorn i Stedet for afdøde Kaptajn J. P. Christiansen.

Kaptajn Schoubye anbefalede derimod at vælge Kaptajnerne D. G. Mathiessen, Hartmann, Hveissel og Bang, da flere Medlemmer var misfornøjet med Bestyrelsen, fordi den i »Viking«-Affæren ikke havde varetaget Skibsforerens Interesser.

Dirigenten fundt det sidst foreslaaede Valg uheldigt, da den foreslaaede Repræsentant sidder i »Dansk Skibsførerforening«s Bestyrelse.

Kaptajn Bang, Grønlandske Handel, fandt netop dette heldigt, da det vilde bidrage til at fremme det saa meget ønskede Samarbejde mellem de to Foreninger. Netop fordi Bestyrelsen saa sorgeligt svigtede sin Pligt i »Viking«-Affæren, er det nødvendigt at vælge ny Mænd; forøvrigt skulde Ansvarer herfor lægges paa Bestyrelsen og ikke paa Formanden.

Kaptajn A. V. Knudsen: De maa gerne lægge Ansvarer paa mig, jeg kan godt paatage mig det!

Kaptajn Jacob Holm: Saa længe jeg har været Formand i Skibsførerforeningen af 1874, har der altid været det bedste Samarbejde mellem de to Foreninger.

Direktør M. Carl: Kaptajn Bang synes at mene, at naar der kommer et Forslag fra den anden Forening, skal vi straks højre os. Men saa længe jeg sidder i Bestyrelsen, vil jeg ikke lade mig diktere, hvad jeg skal gøre, af en anden Forening.

Kaptajn Schoubye: Vi skal ikke lade os noget diktere af en anden Forening, men vi skal tage Hensyn til den: det har Bestyrelsen ikke gjort i »Viking«-Affæren!

Kaptajn Hansen bemærkede, at Skipperforeningen hovedsagelig er en Hjelpe- og Understøttelsesforening.

Kaptajn Schoubye: Bare Foreningen saa vilde nøjes med at lade denne Hjelpevirksomhed og ikke blande sig i andet! Men den har nægtet at underskrive Protesten fra de tre andre Foreninger i »Viking«-Affæren og derved skadet Standen.

Kaptajn Jacob Holm udtalte, at Bestyrelsen ikke havde svigtet sin Opgave over for Skibsforerne i »Viking«-Affæren, men havde svaret paa en modtaget Skrivelse. Både Skrivelse og Svar forelaa, og der var heri intet at bebrejde Bestyrelsen.

Ved skriftlig Afstemning valgtes de af Bestyrelsen foreslaaede Repræsentanter med 49 Stemmer, medens de af Oppositionen foreslaaede fik 15 Stemmer, og 12 Stemmer var spredte.

De af Bestyrelsen foreslaaede Revisorer og Suppleanter valgtes uden Afstemning, hvorefter Dirigenten erklærede Generalforsamlingen afholdt.

Sønderho Understøttelsesforening

afholdt den 6. Januar ordinær Generalforsamling. Det reviderede Regnskab blev fremlagt og godkendtes. Der er i det forløbne Aar uddelt Understøttelser til et Beløb af Kr. 155.

Til Formand og Kasserer i Stedet for afdøde Kaptajn S. A. Sørensen valgtes Kaptajn H. C. Thomsen.

P. K. P

Fra Sø og Land.

Hvordan en Dykker uddannes. Det en Gang saa farlige Dykkerhaandværk har nu taet en stor Del af sin Vanskelighed, skriver det franske Tidsskrift »La Nature»; men Brugen af den moderne Udrustning og Arbejdet under Vandet kræver dog en omhyggelig, teknisk Uddannelse.

Det stærke Vandtryk tvinger Dykkeren til den største Forsigtighed og streng Afholdenhed med Hensyn til Mad og Drikke. Selv paa relativt ringe Dybde tør han kun lidt efter lidt gaa ned for paa den Maade at forebygge Øre- og Hovedpine. Disse Ubelageligheder ophører ganske vist ved gentagne Synkninger af Spytet; men Følelsen af Beklemthed er vedholdende og kan undertiden blive saa overvældende, at Dykkeren maa opbyde hele sin Viljekraft for ikke at rive Luftventilen op. Det er ogsaa af Vigtighed, at han ved eventuel Fare forstaar at heve sig op til Vandets Overflade. For at gøre dette lægger han sig paa Ryggen, saa lang han er, efter først at have udelukket Tilførsel af Luft og betydelig reduceret sammens Afløb. Naar han forlader Vandet, maa han ogsaa vogte sig for alt for pludselig at udsætte sig for den ydre Lufts Paavirkning.

Medens Dykkeren har flere Personer til Hjælp ved Op- og Nedstigning, er han derimod helt og holdent henvist til sig selv under det egentlige Arbejde, og for at udvikle hans Duelighed har flere Krigsmarinere indrettet særskilte Dykkerskoler. En saadan Institution findes i Eks. i Newport i De forenede Stater. Hver Morgen indskiber Eleverne sig paa en lille Damp og foretager praktiske Øvelser under en erfaren Dykkers Ledelse. Da de Paagældende inidertid ogsaa under disse Øvelser er fuldstændig isoleret, og Fejltagelser som oftest ikke kan konstateres, førend det er forsent, har den engelske Marine ladet indrette Bassiner med Glasvægge, der tillader Læreren at følge og kontrollere Øvelserne. Dykkeren kan saaledes let underrettes om sine Fejltagelser og modtage Befalinger pr. Telefon.

Den engelske Marines Dykkerafdeling rekrutteres af Frivillige, som fremfor Alt maa være af en kraftig Konstitution. Naar den Sogende antages, henvises han til en af de tre Skoler i Portsmouth, Devonport eller Chatham. Den førstnævnte, som er den største af de tre, har et stort Bassin med 4 Meters Dybde og c. 5½ Meters Diameter. Foroven er der et cirkelrundt Galleri, fra hvilket Dykkerne stiger ned i Bassinet, og hvorfra Luftslangen og Telefonapparaterne udgaar. Alt gaar til nøjagtig som ved et virkeligt Dykkerforetagende, og gennem de for omtalte Glasvægge iagttager Øvelsernes Leder Elevernes Foretagender. Naturligvis har disse forud faaet teoretisk Undervisning om Brugen af Apparaterne. Bassinets Dybde er jo relativt ikke stor; men de fleste Dykkerarbejder udføres paa Dybder af 3 til 4 Meter, og den, som har lært at arbejde sikkert og utvungent paa denne Dybde, kan lidt efter lidt med Lethed gaa dybere ned. Hovedsagen er jo at lære at bekæmpe de lyske Fornemmelser, og dette opnaas fuldstændigt ved nævnte praktiske Undervisning.

Et ualmindeligt Skjulested. Et engelsk Skib, som for kort Tid siden ankom til Sidney fra Liverpool, havde om Bord en »Blind Passenger«, som havde valgt et højt aparte Skjulested, inden Skibet forlod Mersey, fortæller »Shipp. Gaz.« Da Slæbedampere havde forladt Skibet ved Holyhead, modte der en Dreng paa Dækket og medte sig til Kaptajnen som »Blind Passenger.« Drengen fortalte, at da han var kommet nopaaget om Bord, listede han sig ind i Forlufaketen og kravlede ind i det hule Jernbøvspryd, hvis aabne Underende han opdagede derfra. For at udgaa at blive opdaget af Mandskabet krob han helt ud i Bøvsprydet, hvis Diameter er omtrent 2 Fod ved Underenden. Her blev han liggende snaløuge Skibet tumledes om under Bugseringen. Drengen var en Australier, der ikke havde kunnet faa noget at bestille i Liverpool og derfor var nær ved at omkomme. Han blev indført i Journalen som »Blind Passenger« og derefter sat til Arbejde. Da Skibet naaede Sidney kunde han gaa til Vejrs, beslaa Sejl og udføre de fleste Arbejder næsten lige saa godt som de andre Sømand.

Uheld ved Stabelaflobning. London and Glasgow Shipbuilding and Engineering Company's Værft i Govan skulde fornylig sætte Dobbeltkrueskibet »Osterley«, der er bygget til australsk Postfart, i Vandet. Da Skibet var gledet c. 40 Fod ned ad Beddingen, gik det inidertid i Staa, og da Vandet var begyndt at falde, fandt man det raudeligt at opgive Stabelaflobningen den Dag og afstøttede derfor foreløbig Skibet paa Stedet, fortæller »Shipp. Gaz.« Forklaringen paa det indtrufne Uheld var den, at den stærke Frost, som havde hersket i nogen Tid, havde paavirket Talgen paa Slidskene i den Grad, at den havde mistet sine fedtende Egenskaber og var blevet saa hvard, at den ikke

svarede til sin Hensigt. Direktøren, for Selskabet besvarede en Skaal, som senere blev udbragt for Skibsbyggerne, med de Ord, at »Osterley« var ikke det første Skib, som var løbet fast. Han vilde ikke gøre nogen Undskyldning, da Naturkræfterne alene havde bevirket Uheldet. Naar man nu smurte godt med ny Talg, tvivlede han ikke om, at Skibet vilde gaa af som »greased lightning«.

Havarier og Forlis.

Urania, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, har været paa Grund ved Øland, er nu ankommet hertil for Reparation. Skibet har betydelig Bundskade, og Ladningen, der bestaar af Props bestemt til Calais, bliver opløst paa Refshaløen.

O. B. Suhr, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 6. ds. ved Afsejlingen fra Riga været i Kollision med engl. Dpsk. »Sergei« og har faaet nogen Skade i Agterstævnen.

Horsens, Dpsk. af Svendborg, har været paa Grund ved Rudekjøbing, men kom hurtigt flot med Assistance af Dpsk. »Æro«.

Alma, Skonnert af Aarhus, der strandede ved Gaasehagen og senere satte paa Grund i Aarhus Havn, er nu erklæret kondemneret. Der var tilkendt Svitzers 40 pCt. af det bjergedes Værdi; da Skibets og Ladningens Værdi kun er vurderet til 1000 Kroner, bliver Bjergelønnen c. 400 Kroner.

Gratia, tysk Dpsk., der er oplagt i Randers Havn, rev sig løs fra sine Fortøjninger under Stormen d. 5. ds. Efter flere Timers Arbejde lykkedes det Dpsk. »Uller« at bringe Skibet tilbage til Kajen og fortoje det.

Hans Lilius, Skonnert af Faaborg, der i December Maaned afsejlede fra Halmstad til Friederichsørt med en Ladning Steu, har endnu ikke maet sit Bestemmelsessted.

Mars, Galease af Nykjøbing F. og Mindet, Galease af Marstal, har begge af Isen været sat paa Grund ved Hadsund. Ved at løse en Del af Ladningen kom Skibene flot og ind til Hadsund.

Lappegrunden, Fyrskib, blev Natten til d. 9. ds. paa-sejlet af Hjuldpsk. »Sophus Thanneskjold Sansø«, og fik Sprydet brækket og Stævnen beskadiget. Dampere er indkommet til Frederikshavn med Assistance af »Læso« og har faaet Skade om Bagbord.

En tysk Pram er uuder Indlødning af gamle Kanoner ved Ørlogsværftet sunken. Det var under Indlødningen af den sidste Kanon, at Uheldet skete, idet den gled ud af Kæderne og styrtede ned paa Prammen, hvis Bund derved gennemboredes.

C. W. Obel, Aalborg.

Skratobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faae hos de fleste Handlere.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.**Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph, Andersen, Schu- bert, afg. herfra 10./2. til Reval. — Alexandra, Nielsen, ank. Windau 10./2. — Algarve, Berries, afg. Swansea 11./2. til Marseille. — Anglo Dane, Wiencie, afg. Bordeaux 10./2. til La Rochelle. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Dunkerque 7./2. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 7./2. — Arkansas, Petersen, pass. Lizzard 8./2. hertil. — Arno, Strubberg, afg. Algier 9./2. hertil. — Aurora, Fiseher, ank. hertil 10./2. — Baron Sjernblad, Therkildsen, ank. hertil 9./2. — Beira, Lunge, afg. Cadix 9./2. til Lissabon. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 1./2. til Kristiansand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Sunderland 11./2. — Christian IX, Holm, ank. London 7./2. — Dagmar, Bogvad, afg. Windau 10./2. til Hull. — Douro, Mortensen, pass. Dartmouth 9./2. for Oporto. — Esbjerg, Straufve, afg. herfra 9./2. til Libau. — Florida, Audorsen, ank. Buenos Aires 25./12. — Fredrik, Thomsen, ank. hertil 11./2. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 10./2. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 9./2. — Hengest, Munch, laster her. — Hjelm, Sørensen, ank. Stettin 10./2. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 8./2. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 8./2. — Kasan, Hansen, ank. London 8./2. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 10./2. — Kiev, Jørgensen, oplagt her. — Kursk, Gommesen, ank. Catania 9./2. — Leopold, II, Rasmussen, pass. Holtenau 10./2. for Libau. — Loire, Caignon, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Konigsberg 7./2. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 10./2. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Piræus 9./2. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. hertil 9./2. — Moskov, Meldahl, ank. Havre 7./2. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. New York 6./2. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 7./2. — O. B. Suhr, Friseuette, ank. hertil 9./2. — Omsk, Harder, ank. Windau 9./2. — Oscar II, Hempel, afg. herfra 11./2. til Kristiania. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 3./2. hertil. — Peru, Christensen, pass. Holtenau 10./2. for Libau. — Pregel, Iversen, oplagt her. — Riberhuus, Bonnellykke, oplagt her. — Saga, Dampt, oplagt i

Bordeaux. Tiber, Beck, oplagt her. — Tyr, Thanning, ank. Windau 11./2. — United States, Wulff, oplagt her. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. hertil 10./2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ; Petersen, ank. Gullport 23./1. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Newcastle 7./2. til Livorno. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newcastle 28./1. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 15./1. til River Plate. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Pensacola 1./2. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./1. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Riga 26./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Gullport 31./1. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Stettin 9./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 9./2. til Montrose.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Motril 7./2. — Nancy, Th. Nielsen, puss. Helsingør 8./2. til London. — Nordsoen, Gram, puss. Quessant 7./2. til Salobrena. — Nexos, Basse, afg. Tyne 9./2. til Kongsdal. — Gerda, Iversen, ank. Valencia 8./2. — Cito, Jepsen, ank. Methil 9./2. — Bodil, Uldall, ank. Coreubion 7./2. — Dagmar, Mathiasen, afg. Kjøbenhavn 9./2. til Danzig. — Nerman, Schiff, ank. Esbjerg 7./2. — Alfa, Lauritsen, ank. Chantenay 8./2. — Hebe, Gregersen, afg. Neufahrwasser 6./2. til Riga. — Johanne, Mikkelsen, ank. Nekso 7./2.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Beyruth 31./1. — Russia, Poulsen, afg. Valencia 4./2. — Carl Hecksher, Starck, ank. Valencia 6./2. — Dania, Petersen, afg. Kristiania 9./2. — Normannia, Erichsen, afg. New Orleans 28./1. — Euxinia, Dam-Larsen, afg. Leith 3./2. — Canadia, Jespersen, ank. Filadelfia 5./2. — Livonia, Lindberg, afg. Bizerta 25./1.

Østersøen. Cimbrina, Poulsen, ank. Genua 6./2. — Patria, Nielsen, ank. Tampico 8./2. — Gratia, Sørensen, ank. Newport Mon 10./2. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 28./1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Gallia, Pedersen, afg. New Orleans 6./2. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Cañida 9./2. — Sarmalia, Pedersen, afg. Sagunto 5./2. — Kotonia, Rasmussen, afg. Kristiania 8./2.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Bilbao 8./2. — Granaria, Jørgensen, ank. Vera Cruz 9./2. — Carbonia, Mathiasen, ank. Königsberg 7./2. — Estonia, Winekler, afg. Livorno 2./2.

Dan. Fionia, Sørensen, afg. Grangemouth 10./2. — Selandia, Troisegaard, ank. Königsberg 4./2. — Scælia, Jensen, afg. Nipe Bay 8./2. — Frumentia, Andersen, afg. Newcastle 2./2. — Boscia, Skovgaard, afg. Marbella 25./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 3./2.

Danneborg. Analienborg, Petersen, ank. Windau 11./2. — Brattingsborg, Andersen, ank. Genua 10./2. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Middlesbro 28./1. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Duudee 10./2. — Jomsborg, Mathiasen, afg. Huelva 29./1. til Königsberg. — Kronborg, Jensen, afg. Neapel 4./2. til Barry. — Skanderborg, Jensen, ank. Liban 6./2. — Stegelborg, Lund, afg. Huelva 6./2. til Rotterdam. — Stjernoborg, Lund, afg. Windau 9./2. til Dunkerque. — Soborg, Hansen, ank. Rotterdam 4./2. — Uranienborg, Schmidt, afg. Windau 5./2. til Ghent.

Dampskibsselskabet af 1886. Marselisborg, Larsen, ank. Gouan 8./2. — Silkeborg, Pedersen, ank. Danzig 6./2. — Skodsborg, Agerlin, ank. Odessa 1./2. — Tuborg, Schmidt, afg. Boue 5./2. til Rendsborg. — Vilsborg, Møllerup, afg. Cardiff 6./2. til Cette.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Stax 1./2. til London. — Jægersborg, Larsen, ank. Rotterdam 20./1. — Taarnborg, Matzen, afg. Grangemouth 9./2. til Ronen.

Høneborg. Høneborg, Nielsen, ank. Rouen 8./2.

Skakkenborg. Skakkenborg, Grove, ank. Newcastle 10./2.

Svendborg. Anna Marsk, Møller, ank. Odense 11./1.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Korsør 7./2.

Det asiatiske Kompagni. Chumpon, Hansen-Raun, afg. Kjøbenhavn 10./2. til Aalborg. — Tranquebar, van Deurs, afg. Suez 8./2. til Singapore. — Bandon, Thomsen, afg. Suez 8./2. til Singapore. — Cathay, Kruse, afg. Sabang 3./2. til Hongkong. — Rintang, Gabe, afg. Penang 29./1. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 22./1. til Port Said. — Samni, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 8./2. — Sibirien, Madsen, oplagt i Kjøbenhavn. — Anamba, Juel-Hansen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Cambodia, Knudsen, ank. Singapore 9./2. — Indien, Berg, afg. Marseille 6./2. til Antwerpen.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, ank. London 7./2. — St. Jan, Iugemann, afg. Dominica 9./2. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 30./1. til Havre.

Era. Enighed, Jensen, ank. West Hartlepool 7./2. — Energi, Svane, ank. Methil Red 9./2.

Torm. Sara, Jensen, ank. Königsberg 5./2. — Heleuc, Sørensen, ank. Liban 7./2. — Agnete, Farup, ank. Rotterdam 9./2. — Hermia, Hansen, afg. Liban 5./2. — Alice, Schultz, afg. Kjøbenhavn 10./2.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Fullton, Jørgensen, ank. Livorno 6./2. — Newton, Andersen, afg. Grao Antwerpen 4./2. — Washington, Nielsen, ank. Grangemouth 9./2.

Frem. Austa, Bagger, ank. Granton 7./2. — Vera, Thing, ank. Wismar 3./2. — Freja, Nielsen, afg. Haderslev 9./2. til Stolpmünde.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 2./2. — Allan, Nielsen, ank. Aabenraa 7./2.

Dansk Dampskibsselskab. Ove Gjedde, Jans, ank. Bathurst (Gambia Floden) 7./2.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ank. Helsingør 3./2. — Rimfaxe, Faber, ank. Gjedser 9./2. — Schach Steenberg, Theilund, ank. Hull 8./2.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Nizza 10./2. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Seaham 5./2. — Elna, Ratje, afg. Huelva 10./2. — Therese, Pedersen, afg. Pelaw Main 2./2. — Jeanne, Løffler, ank. West Hartlepool 10./2. — Daisy, Lagesen, ank. Lagoulette 10./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Newport 10./2. til Almeria. — London Bom, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Paris, Tholander, afg. Dunston 9./2. til Alicante. — Bryssel, Kaas, ank. Bathurst 6./2.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Cardiff 4./2. til Sfax. — Wien, Boeck Hansen, ank. Tripolis 29./1. — Roma, v. Thun, afg. Dakar 7./2.

Svendsen & Christensen. I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Kjøbenhavn. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Barry 10./2. — Ajax, Brørsen, ank. Kjøbenhavn 7./2. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Ghent 8./2.

Alfred Christensen. Ekiptika, Hemmingsen, ank. Marbella 10./2. — Urania, Hansen, ank. Kjøbenhavn 6./2. — Svend, Schmidt, ank. Stavanger 6./2. — Norland, Møller, afg. Svaneå 10./2. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kjøbenhavn 17./1. — England, Andersen, afg. Boess 9./2. — Holland, Poulsen, ank. Sunderland 10./2. — Europa, Hansen, ank. Windau 9./2. — Frankrig, Friis, afg. Howden Dock 9./2. — Belgien, Rielsen, afg. Swinemünde 10./2.

Sejlskibe.

Svendborg. Valborg, Rasmussen, ank. Oporto 3./2. — Ragnhild, Andersen, ank. Bordeaux 4./2. — Jons Nielsen, Nielsen, ank. Göteborg 5./2. — Solon, Rasch, ank. Göteborg 4./2. — Nanna, Madsen, ank. Göteborg 4./2. — Ignatz Broum, Lund, ank. Porsgrund 5./2. — Helge, Carlsen, ank. Methil 8./2. — Freir, Brandt, ank. Dysart 8./2. — Althea, Skovgaard, ank. Bideford 8./2. — Primula, Carlsen, ank. Tønsberg 4./2. — Agnes, Christensen, ank. Pontrioux 8./2. — Jason, Hansen, ank. Tønsberg 10./2. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Holmstrånd 10./2.

Ero. Saga, Ohlson, ank. Melilla 7./2. — Nauta, Stærke, ank. Svaneke 8./2. — Laura, Jensen, ank. Aberdeen 8./2. — Norden, Rasmussen, ank. Borgeståd 7./2. — H. C. Christensen, Frederiksen, er ank. Maracaibo. — Atlantic, ank. Portland 6./2. — Ægir, Petersen, ank. Mofetta (Italien) 8./2.

INDHOLD.

Kjøbenhavn, d. 12. Februar 1909. — The Baltic and White Sea Conference. — Kjøbenhavns Frihavn. — So- og Handelsretsdomme. — Fragtuarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havarieexpert.

Kontor: Holsteinsgade 16, B.

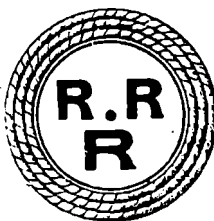
Telf. Øbro 112-y.

Telegr.-Adr.: »Superintendent«.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Livsstilling er Galeasen »Jensine« til Salg. 37 Net. Reg. T., 45,53 Br. Reg.-T., laster 95 à 100 Tons d.w., 30 Stdr. Træ, bygget i Kragerø 1899 — 1900 af Eg og Fyr. Nærmere ved Henvendelse til Ejeren

M. Jensen,
Middelfart.



Randers Rebslaeri

Randers

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

Jærn- og Ståltøve

til Skibsbrug og Elevatorer.

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 udført 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.

347. Lystønder atter udlagt. Graadby. Nordssøen. Lystønderne »Jørg« og »Sandodden« er atter udlagt.

348. Vagere inddraget. Størstrøm. Smølands-Farvandet. Vagene med Stage og Flag, som ligger mellem Masnedø og Ørehoved, er atter inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 219. Kjøbenhavn 1909).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

349. Forestaaende Tænding af Fyr. Ystad. Sverrig. Paa Ystad Ø-lige Molehave skal tændes et grønt Blinkfyrt, der hver 1½ Sek. viser Et-Blink. Flam-mens Højde: 7,2 m. (Kort Nr. 160).

350. Fyrskib inddraget. Nekmangrund. Rusland. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyrskibet »Saritshelra«, som var udlagt paa Fyrskibet »Nekmangrund« Station, inddraget.

351. Afmærkning upaalidelig. Papenwasser. Tyskland. Paa Grund af In-gang man ikke stole paa Lystønderne i Papenwasser.

352. Tønde bortdrevet. Arkona Riff. Den hvide Bøketønde Arkona 0 er drevet fra Station og beskadiget.

353. Bestemmelser angaaende Fart. Kieler Haven. I Kieler Haven maa indet Dampskib, som passerer Steder, hvor der arbejdes med Kran, Dykker eller Ud-dybningsmaskiner, passeres med mere end 7 Mils Fart, og, naar de maa passeres nærmere end 1 Kbl, med ikke mere end 5 Mils Fart. Det samme gælder for alle Fartøjer og Pramme, som anvendes ved Havnebygning og lignende Arbejder. Saa-danne Steder afmærkes om Dagen med en rød Cylinder, om Natten med en rød Lanterne mellem to hvide Lanterner, og man skal gaa saa langt som muligt uden om dem. Dykkerfartøjer og Uddybningsmaskiner viser om Dagen en rød Ballon og om Natten en rød Lanterne over en hvid paa den Side, hvor de skal passeres, og om Natten en rød Lanterne over en grøn.

*) Reduktionsabel for Omsæuing af danske Fod og Favne til Meter og om-vendt faas, saarlange Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse maa Særporto vedlægges.

Cape May Spit Spidsstønde Nr. 2, Elbow Spidsstønde Nr. 4 og Cape May Channel Spidsstønde Nr. 6 er ombyttet med mere spidse Spidsstønder. North Shoal Stump-tønde Nr. 8 og Mummy Shoal vandret stribede Stumpstønde er ombyttet med højere Stumpstønder.

375. Vrag. Cape Charles Fyr S. Chesapeake Bay. Vraget af Damperen »Anglo African« ligger sunket i 8 m Vand c. 5 Sm S. 70° V. fra Cape Charles Fyr.

376. Vrag eller Hindring. Chesapeake Bay Indløb. Et Vrag eller en Hin-dring ligger i 15 m Vand, fra Cape Henry Fyr i S. 67½° Ø. og fra Fyrskibet »Tail of the Horseshoe« i S. 59° Ø. 36° 53' 50" N. Br. 75° 55' 0" V. Lgd.

377. Vrag. Fyrskibet »Frying Pan Shoals« NØ. North Carolina. En Mast, 3 m over Vandet og tilsyneladende fast i et Vrag, er rapporteret at ligge 42 Sm N. 42° Ø. fra Fyrskibet »Frying Pan Shoals«. 34° 0' N. Br. 77° 2' V. Lgd.

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

378. Fyrbygninger forandret Farve. Puntarasa Ledefyr. San Carlos Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Puntarasa Ledefyrs Forbaake er nu rød, 26° 29' 4" N. Br. 82° 1' 5" V. Lgd., og Bagbaaken hvid.

379. Fyr tændes. Piedras Cay. Cardenas Bay. Cuba N.-Kyst. Den 24. Febr. 1909 tændes Piedras Cay Fyr. Det er et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser To-Blink. Flam-mens Højde: 24 m. Lysevnen: 24 Sm. Hvidt, cylindrisk, c. 20 m højt Fyrtaarn. 23° 14' 10" N. Br. 81° 7' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2346. Kjøbenhavn 1908).

380. Afmærkning. Cuatro Reales Channel. Santa Cruz del Sur. Cuba S.-Kyst. Cuatro Reales Channel er afmærket saaledes:

En rød og sort Stumpstønde paa SØ-Kanten af 4 m Grunden i den N.-lige Adgang til Løbet. 20° 31' 29" N. Br. 77° 58' 20" V. Lgd.

En sort Baake med hvid Topbetegnelse paa SV-Kanten af samme Grund. 20° 31' 29" N. Br. 77° 58' 35" V. Lgd.

En sort Baake med hvid Topbetegnelse paa Ø-Kanten af Grunden, som om-giver Mosquito Cay. 20° 29' 29" N. Br. 78° 58' 40" V. Lgd.

En rød Spidsstønde, i Stedet for den tidligere Spirtønde, paa V.-kanten af Ceiba Bank. 20° 24' 37" N. Br. 78° 1' 16" V. Lgd.

De to Ledebaaker for den N.-ligste og suævrete Del af Løbet er kun lidet kendelige, de staar paa 20° 28' 45" N. Br. 78° 58' 38" V. Lgd. og 20° 28' 10" N. Br. 78° 58' 39" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

381. Lystønde inddraget. Fyr tændt. Nizza. Frankrig. Den sorte Lystønde, der viser rød Lyse, tæt uden for Forlængelsen af Molen ved Nizza er inddraget, og et rødt, fast, midlertidigt Fyr tændt paa Molens Yderende. Flam-mens Højde: 12 m. Synsviden: 4 Sm. Fyrpel. 43° 41' 25" N. Br. 7° 17' 23" Ø. Lgd.

382. Tænding af Fyr. Genova. Italien. Den 10. Febr. 1909 ombyttes det røde Fyr med Formærkelser paa Hovedet af Molen Luccedio i Genova med to røde, elektriske Fyr lodret for hinanden med En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. Afstanden mellem Fyrene: 0,3 m. Flam-mens Højde for det øverste Fyr: 22 m. Synsviden: 15 Sm. Linseapparat af 4de Orden. Rød, firkantet, pyramideformet Jernbaake. 44° 23' 35" N. Br. 8° 55' 37" Ø. Lgd.

383. Grunde Steder borttaget. Livorno. I Livorno Haven er de grunde Steder borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 532. Kjøbenhavn 1908).

384. Fyr forandret. Arbatax (Tortoli). Sardinien Ø.-Kyst. Det hvide Fyr paa Yderenden af den nye Mole ved Arbatax er ombyttet med et rødt, fast Fyr. Synsviden: 2 Sm. Det røde Fyr paa Molens anden Del er rødt, fast Fyr.

385. Vrag uskadeligt. Brindisi. Vraget af den i Brindisi Inderhav sunkne Uddybningsmaskine er flyttet og er nu uskadelig for Skibsarten. Afmærkningen er inddraget.

II. Kattegat og Skagerrak.

354. Lystønde i Inddrægt, Store-Middelfrind. Kattegat. Ifølge Telegram fra Løskæbjenen i Malme, er Lystønden ved Store-Middelfrind inddrægt for Is.

355. Fyrskibet „Fladene“ i Inddrægt. Kattegat. Ifølge Telegram fra Løskæbjenen i Göteborg er Fyrskibet „Fladene“ inddrægt for Is.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

356. Fyrskibet „Osteriff“ atter udlagt. Eiben, Tyskland. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Osteriff“ atter udlagt.

357. Fyr midlertidig slukket. Lienen. Weser. Lienen Fyr. paa Hunte Fyrbanke, er slukket paa Grund af Isgang.

358. Forandring i Afmærkning. Vlieter. Zuidzraee. Holland. I Vlieter er den sorte Vager Nr. 4 med alskortet Kejle, Ilpeendam, flyttet til 52° 57' 13" N. Br. 5° 57' 44" Ø. Lgd. En sort Vager Nr. 4 a med alskortet Kejle er udlagt paa 52° 56' 43" N. Br. 5° 50' 6" 27" Ø. Lgd.

359. Sluse midlertidig lukket. Schellingwoude. Zuidzraee. Fra den 15. Febr. 1909 er den store Sluse ved (trauje Slusen ved Schellingwoude midlertidig lukket.

360. Forestaaende Forandring af Fyr. IJmuiden. Det nye, elektriske Lys-fyr paa det Ø-lige Fyrtaarn ved IJmuiden, kan beraade til Forsag.

I 1909 forandres det hvide, faste Fyr paa det V-lige Fyrtaarn til et hvidt, fast, elektrisk Fyr; den øverste Del af Fyrtaarnet borttages, og det nye Fyr anbringes 10 m lavere end det nuværende.

Under Forandringen, der sandsynligvis begynder i sidste Halvdel af Marts, tændes paa en Baake tæt ved det V-lige Fyrtaarn og i Fyrhøjen et fast Blyfyr. Flammens Højde: 30, m. Dette Blyfyr tændes samtidig med Lysfyret paa det Ø-lige Fyrtaarn, og samtidig slukkes Blyfyret paa begge Fyrtaarne. (Kort Nr. 119, 131 og 180). (Se „Efterretninger for Søfarer“ Nr. 1829. Kjøbenhavn 1908).

361. Taagesignal. Ostende. Belgien. Naar Postdamperen fra Dover ventes til Ostende, gives Taagesignalet, Kraldisignal hver 5 Minutter. paa Ø-Mølsens Hoved, hyppigere.

362. Underands-Klokke. Fyrskibet „Sandettié“. Frankrig. Underands-Klokken i Fyrskibet „Sandettié“ er nu i permanent Virksomhed som Taagesignal. Den giver afvekslende 3 Slag og 1 Slag, satedes, Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 5 1/2 Sek., Slag, Pause 5 1/2 Sek. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

363. Fyr forandret og slukket. Skotland. Cockenzie Havnefyr. paa Hovedet af Ø-Pieren er nu grønt. Flammens Højde: 5, m. 55° 58' 2" N. Br. 2° 58' V. Lgd. Kirkcaldy faste Fyr paa Hovedet af den nye Ø-Pier er forandret til et Blink-fyr, der hver 10 Sek. viser Eel-Blink, der viser rødt Lys fra S. 25° Ø. gennem Ø. og N. til N. 25° V. 56° 6' 2" N. Br. 3° 8' 2" V. Lgd.

I Buckie Haven er det grønne Fyr paa V-Pierens Hoved og det røde Fyr paa Uddybningsmaskinen slukket. Uddybningen er fuldført. 57° 40' 2" N. Br. 2° 57' 2" V. Lgd.

Det hvide og det røde Ledefyr paa N-Siden af Indløbet til Dunbeath Haven er slukket. 58° 14' 2" N. Br. 3° 25' V. Lgd. (Kort Nr. 119, 179 og 180). (Se „Efterretninger for Søfarer“ Nr. 1483. Kjøbenhavn 1908).

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

364. Afmærkning af Vrag borttaget. Boulogne, Frankrig. Den røde Lys-tænde, der viser grønt Lys ved Vraget af Bugserbønden „Edouard Lehane“, der

er sunket 1 1/2 Kbl N. 50° V. fra Yderenden af Diget Carnot, er inddrægt. 50° 44' 07" N. Br. 1° 33' 36" Ø. Lgd.

365. Vrag afmærket. Fécamp. Vraget af Fiskefartøjet „Saint Etienne“, der er sunket ved Indløbet til Fécamp, ligger paa 49° 46' N. Br. 0° 17' Ø. Lgd. Mastene er 3 à 4 m over Vandet, og er afmærket. (Se „Efterretninger for Søfarer“ Nr. 178. Kjøbenhavn 1908).

366. Vrag afmærket. Havre. Vraget af Fartøjet „Jeanne Lucienne“ ligger sunket i Indløbet til Havre, 2 Kbl S. 20° V. fra Fyret paa S-Diget. En grøn Spidsstønde er udlagt tæt NV. for Vraget.

367. Lystønde inddrægt. Dover. England. Lystønden, der viser grønt Lys med Formorkelsler, 1/2 Kbl S. 63° Ø. fra Detached Mole V-Bude, ved Indløbet til Dover Haven, er inddrægt. 51° 6' 2" N. Br. 1° 20' Ø. Lgd. (Se „Efterretninger for Søfarer“ Nr. 2145. Kjøbenhavn 1908).

368. Havnesignaler. Dover. Paa Admiralty Pier Forlængelse 120 m N. 89° V. fra Yderenden, er rejst en Signalmast, hvorfra vises følgende Signaler for Passagen gennem det V-lige Indløb til Dover Haven:

De røde Balloner eller de røde Lanterner, højt i Trekant, betyder, at intet Skib ude fra maa nærme sig Indløbet.

To røde Balloner lodret for hinanden eller tre hvide Lanterner i Trekant betyder, at intet Skib maa forlade Haven.

De røde Balloner eller de røde Lanterner lodret for hinanden betyder, at intet Skib maa staa hind i eller ud af Haven.

Naar intet Signal er højt, er Passagen gennem Indløbet fri. Viser et hvilket som helst andet Signal fra Masten, angaar det bestemte Skibe og betyder, at Indløbet er spærret for alle andre Skibe.

I meget høvert Vejr eller i Nedsnald vises Signallerne fra en Mast, som staaer 600 m N. 84° V. for den ovennævnte.

369. Leb spærret. Admiralty Harbour. Dover. Vindukten over det Ø-lige Indløb til Admiralty Harbour borttages, men indtil videre er Benyttelsen af dette Leb forbudt. 51° 7' 2" N. Br. 1° 20' 2" Ø. Lgd.

370. Taagesignal ophørt. Chicken Rock. Isle of Man. Taagesignalet med Klokke ved Chicken Rock Fyr er ophørt. Kraldisignalet er uforandret. 54° 2' 2" N. Br. 4° 50' V. Lgd.

371. Forestaaende Forandring af Fyr. Ru Stoer. Taagesignal ophørt. Skotland. I 1909 forandres Ru Stoer hvide Fyr med Formorkelsler til at vise Lys 30 Sek., Mørke 15 Sek. 58° 14' 2" N. Br. 5° 23' 7" V. Lgd.

Taagesignalet med Klokke ved Skerryvore Fyr er ophørt. Kraldisignalet er uforandret. 56° 19' 2" N. Br. 7° 6' 2" V. Lgd.

372. Fyr forandret. Kelteloft. Sanday. Bøken Øer. Kelteloft faste Fyr viser nu rødt Lys fra S. 21° Ø. til S. 9° Ø. hvidt Lys fra S. 9° Ø. gennem S. til S. 11° V., Front Lys fra S. 11° V. til S. 18° V. I øvrigt er Fyret uforandret. 59° 13' 7" N. Br. 2° 35' 2" V. Lgd. (Se „Efterretninger for Søfarer“ Nr. 1414. Kjøbenhavn 1908).

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

373. Forandring i Afmærkning. Pollock Rip Slue. Nantucket Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. En sort Lystønde, Pollock Rip Broken Parth North End Lystønde Nr. 1 B, der viser hvidt Lys med Formorkelsler hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er i 9 m Vand udlagt 1/2 Kbl S. for Pollock Rip Broken Part North End Klokkestønde 1 A.

En sort Lystønde, Stone Horse Shoal North End Lystønde Nr. 5 A, der viser hvidt, fast Lys, er i 8 m Vand udlagt paa Stone Horse Shoal North End Stumpønde 5 A's Plads. Stumpønden er inddrægt.

374. Forandring i Afmærkning. Cape May Channels. Delaware Bay. I Cape May Channels er Egh Shoal Outer End vandret stribebe Spiritønde nu rød og mærket 2 E S. Egh Shoal Inner End vandret stribebe Spiritønde er inddrægt.

386. Grund. Rasip Mali Eiland SØ. Incoronata Kanal. Østerrig-Ungarn. Paa Revet 3 1/2 Kbl N. 5° Ø. fra V-Spidsen af Rasip Veliki Eiland er der 0, i Vand, og 1 Kbl NØ. for det 5, m. Revet er forbundet med Rasip Mali Eiland med en Ryg, hvorpaa den største Dybde er 9, m. 43° 47' N. Br. 15° 17' Ø. Lgd.

387. Grund. Lavsa Insel SV. Uden for Lavsa Insel ligger en Ø, i Grund, 130 m fra Kysten, 8, Kbl S. 64° V. fra N-Spidsen af Eiland Gustac. 43° 44' N. Br. 15° 22' Ø. Lgd.

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

388. Fyr tændt. Kiliman River. Afrika. Paa V-Kysten af Indløbet til Kiliman River er tændt et hvidt, fast Fyr, 5 1/2 Sm S. 39° V. fra Tangalane Point Fyr. 18° 57' S. Br. 36° 54,7' Ø. Lgd.

Samtidig er Tangalane Point Fyr midlertidig slukket.

389. Tønder flyttet. Bassam River. Bay of Bengal. Birma. I Bassoin River Indløb er Ørestes Shoal sorte Spidstønde flyttet 3 Kbl N. 41° V. hen, og ligger nu 2 Sm S. 54° Ø. fra Pagoda Point Obelisk. Purian Bank rode Spidstønde er flyttet 10 1/2 Kbl N. 32° Ø. hen, og ligger nu 4 1/4 Sm S. 80° Ø. fra Pagoda Point Obelisk, som ligger paa 15° 57' N. Br. 94° 15' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

390. Lødsignal. Soerabaja. Java N-Kyst. Naar Vejret gør det umuligt for Lødserne at komme om Bord i Skibe til Soerabaja, vises fra Lødsfyrskeibene i det V-lige og i det Ø-lige Farvand Flag D, og om Natten en rød Lanterne.

381. Grund. Udstrækning. Irene Drogte. P. Lobam. Straat Rionw. Rionw Arkipel. Irene Drogte strækker sig e. 2 1/2 Kbl længere NV. ud end angivet i Kortet. 0° 58,7' N. Br. 104° 17,3' Ø. Lgd.

392. Grund. Tai Pong Island Ø. Douglas Inlet. Korea S-Kyst. En 6, m Klippe ligger 5, Kbl S. 71 1/2° Ø. fra Tai Pong Island. 35° 0' 50" N. Br. 128° 45' 10" Ø. Lgd.

393. Vrag borttaget. Shimonoski Strait. Japan. Sejskibet, som læa sunket 2 1/2 Sm SØ. for He Saki Fyr, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 278. Kjøbenhavn 1909).

394. Grund. Hotaka Jima Ø. Hiroshima Bay. Naikai. Et Rev, hvorpaa der er 1 m Vand, ligger 1 1/2 Kbl S. 83° Ø. fra Hotaka Jima NØ-Pynt. 34° 4' 11" N. Br. 132° 23' 35" Ø. Lgd. Mellem Revet, der falder stejlt af mod Ø. til 24 m, og Hotaka Jima er der under 9 m, og mod NNØ. strækker det sig 1 1/2 Kbl ud og falder der stejlt af fra 12 til 38 m.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 10.

Lystønder inddragne. Graadyb. Nordsean.
Lystønderne Jerg og Sandodden ere inddragne for Is.
Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 10. Februar 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 11.

Lystønderne i Sundet inddraget midlertidig.
Lystønderne Knollen og Taarbæk-Rev inddrages i Dag for Is.
Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 11. Februar 1909.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Febr. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab		80 1/2	80 1/4
Danmark		—	—
Norden		70 3/4	72 1/2
Kjøbenhavn	27 1/2	27 1/2	29
Carl		61	65
Dannebrog		62 1/2	65
Skjold		40 1/2	42 1/2
Urania		12	16
Union		27 1/2	31 1/2
Dampsk. af 1896		62 1/2	64 1/2
Højmdal		—	—
Østasiatiske	130 3/4	— 1/4	130 1/2
Østersøen	—	—	—
Nordsean	—	—	—
Gorm	—	—	—
Torm	—	—	—
Inga	—	23 1/2	32
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .	—	—	—
Førene Bugser-Selskab	—	60	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	38	37 3/4	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 % uopa. Stats	—	94 3/4	96 3/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	84 1/4	85 1/2
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.	—	87 1/2	89
4 % — — — 2. Serie	—	93 1/4	93 1/2
4 % — — — 1. Serie	—	95	95 1/4
3 1/2 % Østitt. Kreditf.	—	87 1/2	88
4 % — — — 7. — — —	—	92 1/2	92 1/2
3 1/2 % Landkreditk.	—	91 1/2	93 1/2
4 % Østift. Kreditf.	—	98	94

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		153 3/4	155
Privatbank	101 1/2	— 102	101 3/4
Landmandsbank		133 1/2	133 3/4
Handelsbank	134 3/4	— 135	134 3/4
Grundtejerbank	37 1/4	— 34	37 1/2
Burm. & Wain		49	50
Helsingørs Jærnsk.		92	94
Sukkerfabr.	237	— 1/4	236 1/4
Bryggeri Aktier	139 3/4	— 1/2	139 1/2

Vekselkursen d. 9. Februar 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.75
London	18.23	18.20
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Februar 1909.

Russiske Noter	215.80
4 % Russiske Consols	84.40
3 3/10 % — Boden Kredit	76.25
5 % Mexikanske 1899	101.30
5 % Rumønske Stats	101.60
4 % — — — 1890	93.10

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

„Førene Dampsk.“ 48,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 94,000, „Union“ 28,000, „Dansk-russisk“ 244,000, „Østasiatisk“ 78,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

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.

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“

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIETE ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

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

tegnur Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate
Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

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.

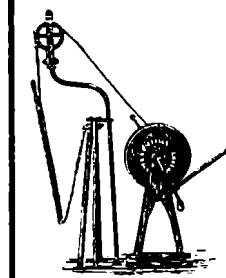
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:
VALD. JH. LARSEN.
ved
BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:
ALBERT B. COHN, København K.
Telegram-Adresse: „Vincohn“. Telefon 3283.

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

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

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

„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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 16. Februar 1909.

16. 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
Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlæve. 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.

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Algler. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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

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.

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

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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.

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.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Internationalt Dampskibs- og Bjergrings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Salvage“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Ung Mand,

kendt med Østersøbefragtning, skandinavisk, lysk, engelsk Korrespondance, søges til Skibsmæglerkontor i Rusland. Billet, mrk.: »204«, modtager Bladets Kontor.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udsørlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejskibe 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-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbühelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakuings.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Livsstilling!

En Sø- & Herreekviperingsforretning i udmærket Drift er til Afstaaelse. En Navigator, der er kød af Søen, med nogen Kapital, kan komme ind til en behagelig og god Livsstilling.

Billet, mrk.: „1667“, modtager dette Blad.

Skonnerf til Salg.

„Magda“, 121 Brutto Tons, 99 Netto Tons, laster 185 Tons dw., bygget 1877 af Eg, meget stærk og sund, i god og sejlbart Stand. Nærmere ved Henvendelse til

R. E. Svinding,
Æreskjøbing.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorchjensens“.

Telefon 7262.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

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.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,
anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekræm- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Telef. 162

Telef. 162

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

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

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Livsstilling er Galeasen „Jensine“ til Salg. 37 Net. Reg.-T., 45,53 Br. Reg.-T., laster 95 & 100 Tons d.w., 30 Stdr. Træ, bygget i Kragerø 1899—1900 af Eg og Fyr. Nærmere ved Henvendelse til Ejeren

M. Jensen,
Middelfart.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder Hayes til Salg.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Kjøbenhavns

Navigations-skole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af Sct. Annæ Plads

Telf.: Palæ 213 x.

Kjøbenhavn, den 16. Februar 1909.

Planlagt Havneanlæg ved Falmouth. Man omgaaes med Planer om at bygge en Havn i allerstørste Stil, Øst for Falmouth ved St. Yust Creek, skriver »Hamb. Corr.»

Havnen skal gøres tilgængelig for de største Passagerdampere, og dens Dybde vil uden Vanskelighed kunne bringes op til 36 Fod.

For at beskytte Havnen mod den svære Søgang, som fremkaldes ved sydlige Storme, maa der bygges en Bølgebryder af c. 3,000 Fods Længde. Planen udviser tre Kajer af henholdsvis 750, 550 og 500 Fods Længde, og desforuden kan der til Tider ligge endnu tre Dampere ved Bølgebryderen. Kajernes samtlige Længde vil udgøre over to engelske Mil, desuden skal der bygges to Tørdokke af respektive 1,000 og 800 Fods Længde.

For at forbinde Dokkerne med det bestaaende Jernbanenet skal der bygges en Jernbanelinie paa 13 Mils Længde.

Samtlige Omkostninger ved disse Anlæg er anslaaet til 687,000 £.

Redningsvæsnet. Marineministeriet har udarbejdet Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra 1. April 1907 til 31. Marts 1908. Sidstnævnte Dag fandtes der i Danmark 56 Redningsstationer, nemlig 34 Baad- og Raketstationer, 6 Baadstationer samt 16 Raketstationer. Desuden fandtes der i Jylland 13 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaade, der betjenes af Mandskabet fra en nærliggende Hovedstation. I Aarets Løb er der oprettet en ny Allarmeringsstation, nemlig ved Sønderbjerg paa Anholt. I Finansaaret er der af Statskassen til Redningsvæsnet anvendt 265,000 Kr. Der er i Aarets Løb forefaldet 20 Redningsforetagender, nemlig 15 med Redningsbaade og 5 med Raketapparater. Antallet af Reddede udgjorde 129; af disse reddedes 92 ved Redningsbaadene, 37 ved Raketapparaterne. Foruden disse Tilfælde har Redningsapparaterne været ude i 46 Tilfælde i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger.

Siden Redningsvæsnets Organisation efter 1. Januar 1852 og til 31. Marts 1908 er der ialt reddet 8,548 Mennesker, og endvidere medens Redningsvæsnet organiseredes, i 1850—51, 30 Mennesker. Det samlede Antal Mennesker, der ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater er bleven reddet, bliver saaledes 8,578.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Paa et den 12. ds. i Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det under Forbehold af den ordinære Generalforsamlings Sanktion at udbetale 6 pCt. Udbytte for det forløbne Regnskabsaar, efter at de sædvanlige Henlæggelser er foretaget. (Berl. Tid.)

D'Her. 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 Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 111/1908, afsagt d. 20. Januar 1909. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet »Brittas« Rederi.

Natten mellem d. 9. og 10. Oktober 1908 Kl. c. 4 Fm. kom Dampskibet »Britta«, tilhørende Selskabet Island—Færø Kompagniet her, paa Grund paa Stenbunden paa Nordsiden af Domstens Rev nær Viken paa Kysten af Sverig, Nord for Helsingborg. »Britta«, der er bygget i 1898 i Glasgow af Staal, maaler 253 Brutto Reg-Tons; den er indrettet som Damptrawler og var ved den nævnte Lejlighed paa Rejse fra Bergen til Kjøbenhavn med en Ladning paa c. 10 Tons Klipfisk. Det var stærk Taage, men stille, og Skibet, der gik med noget sagtet Farl, maatte ofte bruge Loddet. En halv Times Tid efter at man havde hørt Svinbådarnes Fyrskib om Bagbord, opdagede man pludselig nogle mørke Genstande forude om Styrbord; Maskinen bakkede straks, men inden Farten var standset, tørnede Skibet og stod fast med Stævnen i SØ. 1/2 S. efter Kompasset. Da Bakning viste sig resultatløs, søgte man at fløtbringe Skibet, der var læt, ved at udlægge Ankrene og hive ind paa Dampspillet samtidig med Bakning, men hver Gang heves Ankrene hjem. Om Morgenen kom Baade ud fra Land, og der telegraferedes til Svitzers Bjergningsentreprise efter Assistance. En af Entreprisen lejet Bugserdamper »Bien«, der ligger stationeret ved Helsingør, kom op ad Dagen til Stede, og Bjergningskontrakt afsluttedes paa sædvanlige Betingelser, saaledes at Bjergelønnen skulde fastsættes af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn. Kl. c. 2 begyndte »Bien« at slæbe og hive ind paa sit udlagte Anker, medens samtidig »Britta« bakkede af fuld Kraft. Hermed fortsattes et Par Timer uden Resultat. Man besluttede sig da til at lette Skibet ved Losning, og i Løbet af en Timestid lossedes c. 5 Tons Klipfisk fra »Britta« over i »Bien«. Derefter genoptoges Slæbningen som før, og i Løbet af et Kvarter gled »Britta«, hvis Maskine medvirkede, af Grunden, Kl. c. 5 Em. Efter at »Britta« paany havde indtaget Ladningen, gik begge Skibe til Kjøbenhavn, som naaedes ved Midnatstid. Næste Morgen foretoges Dykkerundersøgelse, der gav til Resultat, at Skibet, fraset nogle Afkrabninger i Bunden og en Bøjning af Forstævnen, var ubeskadiget.

Efter at Voldgiftsoverenskomsten af »Brittas« Rederi var bleven opsagt, har nu Citanterne Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise indstævnet Firmaet C. K. Hansen, der har erklæret sig villig til at modtage Søgsmålet paa »Brittas« Vegne, her for Retten og paastaet sig tilkendt Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Værdien af »Britta« i beskadiget Stand er af retlig udmeldte Mænd ansat til 61,500 Kr., Ladningens Værdi er 5,000 Kr. og Fragten 220 Kr.

»Bien« er en ældre Bugserdamper, bygget i 1875, med en Maskine paa 50 nominelle, 275 ind. Hestes Kraft, nu forsynet med større Pumpe og Dykkerapparat. Citanterne har ansat den til en Værdi af 45,000 Kr., mod hvilken Ansættelses Rigtighed Indstævnte dog har protesteret.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder derunder paa den ene Side de gunstige Vejrforhold, hvorunder Bjergningen fandt Sted og den ringe Fare og de forholdsvis mindre betydelige Anstrængelser, hvormed den var forbunden og paa den anden Side den Omstændighed, at »Britta«, der ganske vist er bygget af Staal, stod paa et Sted, hvor den under indtrædende ugunstige Vejrforhold vilde være ret udsat, lindes en

Bjergeløn af 3,000 Kr. med Renter som paaslaaet at kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger opføres som indbefattet i det tilkendte Beløb.

Tyske Søretsdomme.

Søretten i Stettin behandlede d. 16. Januar d. A. den danske Dampers »Marselisborgs« Grundstødning. Skibet, der førtes af Kapl. Andersen, befandt sig paa Rejse fra Philippeville og Sfax med Fosfat og Zinkerts til Stettin. Da det d. 25. Oktober 1908 var naaet til Tønde 17 i »Grosse Hall« maatte det ankre paa Grund af usigtbart Vejr. Under Bestræbelsen for at holde noget ud fra Farvandet for ikke at spærre dette, kom Skibet paa Grund og maatte losse en Del af sin Lading i Lægtene, førend det lykkedes at bringe det flot igen.

Seeamts Kendelse lød:

Der foreligger ingen Skyld hverken ved Skibets Førelse eller hos den om Bord værende Lods. Uheldet maa tilskrives den usædvanlig lave Vandstand.

Samme Dag behandlede Søretten Stettinerdampere »London«s Kollision med Fyrskibet »Skagens Rev«. »London«, Kapt. Marchwardt, befandt sig d. 20. Oktober 1908 paa Rejse fra Danzig til Rotterdam i Skagerak, og kolliderede dér under ugunstige Vejrforhold, idet Vind og Strøm var imod, med Fyrskibet »Skagens Rev«. Ingen af Skibene fik betydelig Skade. Rigskommisæreren gjorde gældende at Uheldet skyldtes den Omstændighed, at Styrmand Nagel, der netop havde Kommandoen paa Dampere, for at spare Tid var gaet for tæt til Fyrskibet, som han burde være passeret i en Kilometers Afstand paa sin Bagbords Side.

Seeamts Kendelse lød:

Uheldet maa tilskrives uforsigtig og fejl Navigering fra Styrmand Nagels Side.

Hvorledes skal vi forskaffe os duelige Dampskibsmatros?

I det tyske, nautiske Tidsskrift »Hansa« har en Indsender skrevet en Artikel om ovenstaaende Spørgsmaal, som vi her gengiver en Del forkortet.

Indsenderen gør gældende, at den nuværende Ordning, hvor under unge Mennesker finder Ansættelse som Dreng om Bord i Handelsdamperne, lader meget tilbage at ønske og umulig kan tjene til Uddannelse af dygtige Dampskibsmatros.

Den unge Mand bliver paamønstret og kommer om Bord, skriver han. Det første han i 99 Tilfælde af 100 faar at se, er et Lukaf, der flyder af Klude og gamle Madrasser, som er efterladt af det forrige Mandskab, samt en Samling af smudsige Krus og Tallerkener, og han opdager snart, at hans Stilling om Bord nærmest er den at være Stuepige for Matrosene, thi i de store Dampere benytter hver Matros gerne 3 til 4 Krus og Tallerkener, som det aldrig falder dem ind at rense selv.

Det er en sand Jammer, som en saadan Dreng bliver dresseret. Fra Kl. 3 $\frac{1}{2}$ Morgen til Kl. 9 om Aftenen har han ikke andet at gøre end at bakke op og hakke af, koge Kaffe, gøre rent, vaske Tallerkener og Krus og varte Herskaberne op.

Efter 24 Maaneders Sejlads som Dreng bliver man Letmatros, staar der i Søloven, og en skøn Dag stiller vor unge Ven paa Dækket som Letmatros. Hvad kan man nu forlange af en Letmatros? Eller rettere sagt hvad har man Ret til at forlange af ham? Da han paa en Gang skal have 25 à 30 Mk. mere om Maaneden i Hyre, er Spørgsmaalet berettiget.

Hvilken Arbejdsydelse har han at byde derfor, saa at Rederen og hans nærmeste Foresatte om Bord ogsaa kan komme til deres Ret? Dette Spørgsmaal maa simpelthen helst lies ihjel i vore moderne, store Dampere, fordi den unge Mand, saaledes som Tingenes Tilstand er for Tiden, først nu skal begynde at lære det, som han egentlig allerede skulde kunne.

Stiller man alligevel Spørgsmaalet, hvad burde han kunne yde, og hvorledes skal man opnaa, at de fornødne Færdigheder bliver ham bibragt i rette Tid, saa vil man hurtigt komme til det Resultat, at der dertil kræves mere Interesse for Lærlingenes Opdragelse og fagmæssige Uddannelse fra de Foresattes Side, end der nu vises.

Frem for alt maa man vænne dem til Renlighed og Ordenssans, hvilket ikke kan vurderes højt nok om Bord i et Skib. Hvor det er muligt, bør Lærlingene ikke have Lukaf sammen med Mandskabet; men hvor de er flere have et særskilt Kammer, hvor hver holder sine Sager i Orden. Der bør strengt vaages over, at Letmatrosen ikke vasker op for eller opvarter Mandskabet. Rengøring af Lukafet bør foretages af Dæksvagtens Baadsmænds Tilsyn. Lærlingene bør anvendes til Arbejde paa Dækket og i Kabelrunnet. Vis dem ved enhver Lejlighed, hvorledes et Arbejde skal gøres og forklar dem, hvorfor det skal gøres saaledes, og stil dem nu og da Spørgsmaal for at faa dokumenteret, hvorvidt de gør Fremskridt i deres sømandsmæssige Kundskaber.

Det er ogsaa meget anbefalelsesværdigt, at Kaptejnen eller Officererne lejlighedsvis paa deres Runde stiller Spørgsmaal til Lærlingene om deres Familieforhold og gør Forsøg paa at komme dem nærmere som Mennesker. Den gode Virkning af en saadan velvillig Behandling vil sikkert ikke udeblive, naar Lærlingene først mærker, at deres Foresatte ogsaa har Interesse for deres menneskelige Følelser.

Paa den Maade faar Lærlingene en helt anden Forestilling om deres Foresatte, der til Tider kan være af Værd for disse, da deres Befalinger saa ikke alene bliver adlydt hurtigere og uden Uvilje, men endogsaa med Hengivenhed. Hvor meget der ofte kan være afhængigt af en Befalings hurtige og prompte Udførelse behøves ikke at paavises her.

Vil man nu spørge, hvilke Præstationer en Letmatros skal kunne yde, saa er Besvarelsen ikke let og kan vanskelig blive udtømmende. Foruden den lovbevalde Fart kan man dog forlange, at en Letmatros har Kendskab til det staaende og løbende Gods, de nødvendige Stik og Knobe, Kort- og Langspledsninger, Kompassrosen, Lanterneføring baade under Fart og til Ankers, de forskellige Kendetegn for Fyr, Taagesignaler, de forskellige Skibes Takkelage m. m. Endvidere bør man undervise Letmatrosen i Brugen af Haandloddet, Aflyring af Raketter, Blaalyse, den nødvendige Indretning af Kompasset, Spledsninger i tre- og fireslaet Hamp og Manilato og nogle af de nødvendige Knobe. Desuden bør han undervises om, hvorledes man foretager Kort-, Lang- og Øjespledsninger med Staaltraadstov, beskæftiges med Sejlstyring og ved enhver passende Lejlighed gives Tømmermanden til Hjælp, navnlig ved Lugernes Skalkning, Borttagelse af Støtter paa Mellemdækket, Opsættelse af Skodde, Rensning af Pumpe, Aabning og Tillukning af Porte, Rensning og Smøring af Rorgrejer og Spil, Aflæsning af Dybgæendet m. m.

Naar Tiden tillader det, send ham saa til Hjælp ved Pejling af Pumpe og Tanke, ved Modtagelse

af Drikkevand etc. Tillige bør han, saa ofte det er muligt, anvendes i Lasten ved forskellige Ladninger, saaledes at han har Begreb om disses Stuvning samt om Betjeningen af Spillene.

Ladningsofficeren bør tage ham med ved Lastrummets Udmaaling, og Baadsmændene bør sende ham sammen med en dygtig Matros til alle forekommende Arbejder.

At han ved enhver Lejlighed bør øves i Baadtjeneste er lige saa vigtigt som selvindlysende.

I ovenstaaende Fremstilling er der i store Træk gjort Rede for, hvorledes en bedre Uddannelse af Dampskibsmatrosen kan opnaas direkte om Bord i Skibene uden at ty til Skoleskibe eller andre kunstige Hjælpe-midler.

I Anledning af ovenstaaende Betragtninger og Forslag skriver en anden Indsender til samme Blad:

»Om de nævnte, uheldige Forhold ved Uddannelsen af Lærlinge og Letmatrosen om Bord i de moderne Damper lader sig skaffe ud af Verden paa den foreslaaede Maade er tvivlsomt, da en gennemgribende Reorganisation af Antagelseshetingelserne for de Lærlinge, der skal uddannes til brugelige Dampskibsmatrosen, vil udkræves, førend de store Rederier faar Lyst til at give deres Skibsførere Instruktioner, der kan virkelig-gøre de ovenfor fremsatte Idéer.

Saaledes som Forholdene er nu, vil enhver Skibsfører eller Skibsofficer udnytte Lærlingens Arbejdskraft, hvor han kan faa mest Nytte af den, og ikke tænke paa at sætte ham til Arbejder, hvor han intel kan udrette og nærmest er i Vejen. Noget andet var det, om Lærlingene ved en længere, mindst treaarig Kontrakt blev forpligtet til at blive i Rederiets Tjeneste, og det paa saadanne Betingelser at det første, for Rederiet forholdsvis unyttige Læraar, blev ækvivaleret ved de to næste Aars Tjeneste i samme Rederi.

Mit Forslag gaar derfor ud paa, at der bliver indført et Lærlingssystem paa Basis af faste Kontrakter, der er ganske uafhængig af den nuværende Paamønstring om Bord i Damperne.

Mod Sølovens Bestemmelser, der giver Sømanden Ret til efter endt Rejse at blive afmønstreret i enhver tysk Havn, kan saadanne Kontrakter efter min Mening ikke stride, da de maa betragtes som værende af en ganske privat Natur.

At de meget godt kan gennemføres, beviser de Aarskontrakter, som *Norddeutsche Lloyd* har afsluttet med sine Underofficerer.

Ved et saadant Kontraktssystem blev det sikkert muligt at gennemføre Størstedelen af ovenstaaende Forslag, saaledes at Lærlingene bl. a. fik andre Opholdsrum end det øvrige Mandskab, for at undgaa dettes skadelige Paa-virkning og at blive anvendt som Opvartere; dertil kan man, hvor det maatte behøves, antage unge Mænd, der har til Hensigt at slaa ind paa Stewardvejen. Lærlinge, som kommer fra Skoleskibe, skulde naturligvis foretrækkes; men det vil altid blive som en Draabe i Havet, hvad Skoleskibene paa den Maade kan tilføre Handelsflaaden.

Hovedsagen bliver derfor, at der om Bord i selve Damperne bliver gjort noget for at skaffe Tilvækst til en Sømandsstand, der duer til andet end at føre store Ord i Munden.

Det var maaske ogsaa værd at tage under Overvejelse, om man kunde skelne mellem Matrosen af første og anden Klasse, da det maa betragtes som en Uretfærdighed, at en uduelig Matros skal have samme Hyre som den dygtige og brugbare Mand, der i mange Tilfælde maa udføre det Arbejde, som tilkommer den første.

Udvidelse af Buenos Aires Havn.

De argentinske Kamre har, i Følge »Svensk Export« ved Lov, som er stadfæstet d. 28. Septembr 1908, bevilget en samlet Sum af 47,100,000 Pesos Guld (svarende til c. 170 Mill. Kr.) til en Udvidelse af Buenos Aires Havn, heraf anvendes 27 Millioner Pesos til Udvidelse af Buenos Aires store Havn ved La Plata Floden og til Ombygning af de flydende Fyr paa Floden med faste Fyr; 10,1 Millioner Pesos anvendes til Udvidelse og Forbedringer af Buenos Aires Havneanlæg ved Floden Riachuelo og 10 Millioner Pesos til Bygning af en dyb Kanal mellem Havnen i Buenos Aires og Paranafloden.

Paa Grund af de saaledes besluttede, offentlige Arbejders store Omfang og deres Betydning for Argentinas økonomiske Udvikling, turde en nærmere Redegørelse for samme være af Interesse.

De nuværende Havneanlæg, som i Hovedsagen var fuldført i Aaret 1898, bestaar dels af »Puerto Madero« ved La Plata Floden, hvor de udgøres af fire Havnebassiner, delt ved Sluser, og to ydre Bassiner med en Kajlængde af c. 9,400 Meter, og dels af det mere primitive Anlæg i Floden Riachuelo med en Kajlængde af c. 10,000 Meter. Den hele Kajlængde er altsaa c. 19,400 Meter.

Allerede for et Par Aar siden har Havnen imidlertid vist sig utilstrækkelig til at fyldestgøre de Fordringer, som den forøgede Trafik stiller til den, og Handel og Søfart har lidt meget af den stadig herskende Mangel paa fri Kajplads.

For at afhjælpe dette Misforhold bevilgedes foreløbig en Sum paa 9 Millioner Pesos i Guld til Bygning af Toldmagasin, Skure og Jernbanespor paa Havneomraadet, hvorved den nuværende Havn skulde sættes i Stand til at tilfredsstille Trafikens voksende Krav, indtil den planlagte Udvidelse kunde udføres. Ministeriet for de offentlige Arbejder har imidlertid endnu ikke paabegyndt disse Arbejder.

Disse 9 Millioner er ikke medindbefattet i det sidst bevilgede Beløb, saaledes at den hele til ovennævnte Havne- og Kanalarbejder bevilgede Sum altsaa bliver 56,1 Millioner Pesos i Guld eller omtrent 207 Millioner Kroner. Ved den planlagte Udvidelse af Havnen vil dennes Kajlængde blive forøget med c. 6,000 Meter. Nogen endelig Plan for Arbejdernes Udførelse er endnu ikke fastsat.

De nuværende flydende Fyr, som markerer Indløbet til Buenos Aires fra »Punta de Indio«, forandrer Stilling i stærk Storm, hvorfor man mener at burde erstatte dem med faste Fyr.

Den vedtagne Udvidelse og Modernisering af Havnen ved Floden Riachuelo maa i Særdeleshed anses som ønskelig. Dette Anlægs Kajlængde udgør som allerede nævnt c. 10,000 Meter, medens den store Havns Kajlængde er c. 9,400 Meter; men ikke desto mindre er den sidstes Kapacitet fire Gange større paa Grund af de primitive Lastnings- og Lossemetoder, som anvendes ved Riachuelos Bredder, i Forbindelse med Mangløn af et Toldmagasin, Jernbanespor og Kraner.

Hvad det nævnte Kanal anlæg angaar, saa drejer det sig om at tilvejebringe et Forbindelsesled, som er anvendeligt for dybtgaaende Skibe, mellem Oceanet og Parana Floden. Denne Flod er mere end 4,800 Kilometer lang, og dens Vandmængde er i Gennemsnit 30,000 Kubikmeter pr. Sekund, d. v. s. fem Gange Nilflodens og næsten hundrede Gange Seinellodens. Oceanampere kan gaa c. 500 Kilometer op ad Floden, og ydermere er 2,400 Kilometer tilgængelig for Fløddampere.

Under de nuværende Forhold maa imidlertid alle større Skibe passere gennem et af de Løb, som findes paa begge Sider af Æn Garcia, og som kun ved Hjælp af vedholdende og kostbare Opmudringsarbejder kan holdes

lilgængeligt for Skibe med indtil 18 Fods Dybgaende. Større Skibe kan derfor kun delvis lastes i Flodhavnene og maa komplettere deres Ladning i Buenos Aires, hvilket foraarsager Besværligheder, som især er følelige for de ved Flodhavnene beliggende Køleanlæg. Fra disse eksporteres nemlig frosset og afkølet Kød til Evropa, og en Forlængelse af Rejsen paa et Par Uger formindsker Kødets Værdi i Markedet meget betydeligt.

Ogsaa af politiske Grunde vil det være af stor Fordel for de argentinske Flodhavne at besidde en Forbindelse med Verdenshavet, som er uafhængig af Løbene ved Martin Garcia. Denne Ø, som jo ganske vist ejes af Argentina, er nemlig beliggende umiddelbart ved Uruguays Kyst, og Jurisdiktionen i Farvandet omkring samme er et svævende, politisk Spørgsmaal af en meget saarbar Natur.

Med Hensyn til Foretagendets finansielle Side er det af Interesse at vide, at det nuværende Havneanlæg, som efter officielt Opgivende har kostet c. 40 Millioner Pesos Guld, i Aaret 1907 opviste en Brutto-Indtægt af 5,452,000 Pesos Guld. Driftsomkostningerne udgjorde 2,213,000 Pesos, hvorefter Netto Indtægten har udgjort 3,239,000 Pesos, hvilken Sum repræsenterer 8 pCt. af Anlægskapitalen.

Uden Tvivl vil den planlagte Udvidelse af Havnen, naar den forsynes med fuldt moderne Udrustning og bygges med de indvundne Erfaringer fra den nuværende Havn for Øje, give et endnu bedre finansielt Resultat, hvorfor Tilvejebringelsen af den fornødne Kapital næppe vil volde Vanskeligheder. Et andet Spørgsmaal er, hvorlænge det varer, inden der lægges en definitiv Plan for disse omfattende Arbejders Udførelse, som efter Loven skal være færdige til Aflevering i Løbet af 5 å 6 Aar.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret yderst daarlige siden sidste Indberetning, og kun ganske enkelte Udfragter er afsluttet til meget lave Rater, ligesom Markedet i Øjeblikket maa betegnes som tomt, hvad det indtraadte vinterlige Vejr meget bidrager til. Danmark, Vestsverig og Tyskland har intel udover ganske enkelte smaa Ladninger at notere, og de faa Laster fra Østnorge kan langt fra tilfredsstille det ret betydelige Antal Sejlere, der søges placeret. Fra Bottenhavet og Finskebugten er Markedet ligeledes mat for fow. Afskibning, og Befragterne vil kun i enkelte Tilfælde bevilge Minimalraterne, saa at der ikke gøres nævneværdig Forretning for den Fart.

Returfragter Vest fra er ligeledes yderst matte, og det er vanskelig at anbringe de faa Sejlere, som er i Fart.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

140 Stdr. D/B & Boards Gefle/San Sebastian 55 Fes., 240 Tons Havre Stettin/Østengland 8/, 100 R. T. Is Christianiafjord/Berwick 6/6, 330 Tons Kridt Dieppe/Stockholm 8/, 390 Tons Kul Dysart/Porsgrund £ 5.10.

For de mindre Skibes Vedkommende er der med den sidste Uges ret haarde Frost selvfølgelig ingen Forandringer sket næsten i nogen Retning. Fra Colberg skal være sluttet for Rug pr. Marts til Danmark 5 M., ligesom ogsaa nogle Skibe skal være befragtet fra Greifswald baade for Rug og Havre. Provinserne sluttede igen nogle Skibe til Kjøbenhavn, saaledes fra Assens og Bogense 15 Øre, og ab Kjøbenhavn sluttedes Sago til Flensborg 5½ M.

De svenske Sundhavne udbyder nu flere Ladninger Lervarer, saaledes til Kiel, Flensborg, Lübeck 3½ M.,

Køningsberg 3½ M., Danzig 3½ å 4 M., Kristiania/Skien (mindre Partier) 5 Kr.

Generalforsamlinger.

Ørekassen i Marstal

afholdt den 30. Januar sin aarlige Generalforsamling. Forretningsforenen, Toldoppebørselskontrollør Wismer, oplæste det reviderede Regnskab, som enstemmig godkendtes. Indtægterne beløb sig til Kr. 916.50 og Udgifterne til Kr. 722.75. Kassens Beholdning pr. 31. December 1908 var Kr. 16,488.54. Til Bestyrelsen genvalgtes Skibsrederne P. Albertsen og S. L. Weber samt Navigationsherer H. I. Christensen og Mægler H. H. Petersen.

Kapt. Madsen, »Concordia«, stillede derefter et Forslag gaadende ud paa, at Forbyringsagenterne i Byen sluttede sig til Foreningen, da disse kom i Berøring med saa mange Søfolk, som de kunde opfordre til at yde en Skærv til Kassen.

Vejle Sømandsforening

afholdt d. 7. ds. sin aarlige Generalforsamling, som under Formanden, Kaptajn P. Poulsens Fraværelse lededes af Næstformanden, Skibsbygmester S. Lindtner.

Regnskabet oplæstes af Sekretæren, Havnefoged S. Gylding, og godkendtes af Forsamlingen.

Næstformanden allagde Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar og fremhævede, at der til Enker efter Medlemmer af Foreningen var uddelt 370 Kr. Regnskabet balancerede med Kr. 5,083.94. Beholdningen til næste Aars Regnskab var Kr. 4,690.02 imod Kr. 4,341.36 forrige Aar, altsaa en Fremgang af Kr. 348.66. Desuden ejer Foreningen et Legat paa 500 Kr., skænket af Vejle Bank, hvoraf Renten tildeles Enken efter en afdød Skibsfører.

Som Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Skibsbygmester Lindtner, og som Revisorer d'Hr. Havneingeniør E. Petersen og Kaptajn M. N. Fischer.

Havarier og Forlis.

O. B. Suhr, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, d. 6. ds. i Nærheden af Riga kolliderede med Damper »Serger«, kunde efter Kollisionen fortsætte til Kjøbenhavn, men maa her reparere, for Rejsen kan fortsættes til Bestemmelsesstedet Antwerpen.

Efter senere Meddelelse bliver »O. B. Suhrs« Ladning omladet i Damper »Jolantha«, for med denne at blive videresendt.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 6. ds. løb en Petroleums-Tankdamper, bygget for Regning Tysk-amerikansk Petroleums-Selskab, Hamburg, af Ståbelen fra Flensborg Skibsværft. Skibet, der fik Navnet »Buffalo«, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 457', Bredder 58' 3", Dybde 33' og en Lastevne af c. 9,500 Tons.

Marstal StaaLSkibsbyggeri og Reparationsværft paabegynder i nær Fremtid Bygningen af en Passagerbaad, der bygges for Regning Aktieselskabet Randers Fjorddampskibsselskab og er bestemt til Fart paa Fjorden. Baaden indrettes til at rumme c. 100 Passagerer og forsynes med en 36 HK. Motor.

Jagt »Ellen Margrethe«, der maaler 17 Netto Reg.-Tons og tilhører Skibsfører C. P. Christoffersen, Marstal, er gennem H. M. Seiers Skibssalgsbureau solgt til Aalborg. Købesummen 900 Kr. (»Ero Avis«.)

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«.

Løvstræde 9.

Telefon 0026.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltrusser, Køjer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. herfra 9./2. til Reval. — Alexandra, Nielsen, ank.

hertil 15./2. — Algarve, Borries, afg. Swansea 11./2. til Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, afg. La Rochelle 11./2. til Havre. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Newcastle 13./2. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 7./2. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 13./2. — Arno, Strulberg, pass. Gibraltar 9./2. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Königsberg, 14./2. — Baron Stjornblad, Therkildsen, afg. herfra 13./2. til Libau. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 13./2. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. Kristiansund 13./2. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Sunderland 13./2. til Genoa. — Christian IX, Holm, afg. London 14./2. hertil. — Dagmar, Bugvad, afg. Windau 10./2. til Hull. — Douro, Mortensen, ank. Oporto 13./2. — Esbjerg, Strulve, afg. Libau 14./2. hertil. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 11./2. hertil. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 13./2. til Königsberg. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, Sorensen, afg. Hull 12./2. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 9./2. — Hengest, Munch, ank. Danzig 13./2. — Hjelum, Sorensen, ank. Stettin 10./2. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 8./2. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 8./2. — Kasan, Hansen, afg. London 14./2. til Libau. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 10./2. — Kiev, Jorgensen, oplagt her. — Kursk, Gommesen, ank. Messina 14./2. — Leopold II, Rasmussen, ank. Windau 13./2. — Loire, Craignou, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. Pillau 14./2. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 10./2. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Salonica 14./2. til Dodegategen. — Murso, Oest-Jacobsen, afg. herfra 12./2. til Stettin. — Mosk, Meldahl, ank. Dunkerque 13./2. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. New York 6./2. — Nordjylland, Kragh, ank. London 14./2. — O. B. Suhr, Frisenotte, ank. hertil 9./2. — Omsk, Harder, ank. Libau 13./2. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 13./2. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 3./2. hertil. — Perm, Christensen, ank. Libau 13./2. — Prøgel, Iversen, laster her. — Riberhuus, Bonnellykke, oplagt her. — Saga, Wiberg, afg. Antwerpen 14./2. til Aarhus. — Seine, Dumpt, oplagt i Bordeaux. — Tiber, Beck, oplagt her. — Tyr, Thanning, afg. Windau 13./2. hertil. — United States, Wulff, oplagt her. — Vendsyssel, Larsen, ank. hertil 10./2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, ank. Gullport 23./1. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Newcastle 7./2. til Livorno. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newcastle 11./2. til Pozzuoli. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 15./1. til River Plate. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Pensacola 1./2. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./1. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Riga 26./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Gullport 12./2. til Hamburg. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Libau 13./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 9./2. til Montrose.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. London 12./2. — Noxos, Basse, passeret Skagen 12./2. til Kongsdal. — Gorda, Iversen, afg. Valencia 11./2. til Antwerpen. — Ellen, Hansen, afg. Grimsby 11./2. til Romne. — Cito, Jepsen, afg. Methil 11./2. til Esbjerg. — Dugmar, Mathiasen, afg. Danzig 12./2. til Newport Mon. — Nerma, Schiff, afg. Blyth 13./2. til Esbjerg. — Alfa, Lauritsen, afg. Chantemy 11./2. til Kings Lynn. — Johanne, Mikkelson, afg. Romne 12./2. til Kjøge. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Gibraltar 12./2. — Laura, Pedersen, ank. Neufahrwasser 13./2. — Høbe, Gregersen, ank. Windau 9./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Newport 10./2. til Almeria. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Paris, Tholander, afg. Dunston 9./2. til Alicante. — Bryssel, Kaas, ank. Bathurst 6./2.

Mercur. Berlin, Kragh, afg. Cardiff 4./2. til Sfax. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Tripolis 29./1. — Roma, v. Thun, afg. Dakar 7./2. til Foundianne.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Beyrouth 31./1. — Russia, Poulsen, afg. Valencia 4./2. — Carl Heeksher, Starek, ank. Valencia 6./2. — Dania, Petersen, afg. Kristiania 9./1. — Normannia, Erichsen, afg. New Orleans 28./1. — Euxinia, Dam-Larsen, afg. Leith 5./2. — Canada, Jespersen, afg. Philadelphia 10./2. — Livonia, Lindberg, ank. Nicolajeff 11./2.

Østerøen. Cimbrja, Poulsen, ank. Genua 6./2. — Patria, Nielsen, afg. Tampico 12./2. — Gratia, Sorensen, ank. Newport Mon 10./2. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 28./1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Gallia, Pedersen, afg. Progreso 9./2. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Trinidad de Cuba 9./2. — Sarmatia, Pedersen, afg. Sagunto 5./2. — Kotonja, Rasmussen, ank. South Shields 12./9.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Bilbao 8./2. — Granaria, Jorgensen, ank. Vera Cruz 9./2. — Carbonia, Mathiasen, ank. Königsberg 7./2. — Estonia, Winekler, ank. Theodosia 12./2.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Grangemouth 10./2. — Selandia, Troensegaard, ank. Königsberg 4./2. — Scallia, Jensen, afg. Nipe Bay 8./2. — Frumentia, Andersen, afg. Newcastle 2./2. — Boscia, Skovgaard, afg. Marbella 25./2.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 3./2.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Windau 11./2. — Brattingsborg, Andersen, ank. Genua 10./2. — Flynderborg, Jorgensen, ank. Methil 12./2. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Middlesbro 28./1. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Königsberg 11./2. — Kronborg, Jensen, afg. Neapel 4./2. til Barry. — Skanderborg, Jensen, afg. Libau 11./2. til Cardiff. — Stegelborg, Lund, afg. Huelva 6./2. til Rotterdam. — Stjerneborg, Lund, afg. Windau 9./2. til Dunkerque. — Soborg, Hansen, ank. Rotterdam 4./2. — Uranienborg, Schmidt, ank. Ghent 11./2.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Larsen, ank. Genua 8./2. — Silkeborg, Pedersen, afg. Danzig 13./2. til London. — Skodsborg, Agerlin, ank. Odessa 1./2. — Tuborg, Schmidt, afg. Bone 5./2. til Rendsburg. — Ulfborg, Møllerup, afg. Cardiff 6./2. til Cette.

Neptun. Dansborg, Köhl, afg. Sfax 1./2. til London. — Jagersborg, Larsen, ank. Rotterdam 20./1. — Taaruborg, Matzen, afg. Rouen 12./2.

Høneborg. Høneborg, Nielsen, afg. Rouen 12./2. til Boness.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Newcastle 10./2.

Svendborg. Anna Marsk, Møller, ank. Odense 10./2.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Korsør 13./2. til Methil.

Det asiatiske Kompagni. Chumpon, Hansen-Raun, afg. Aalborg 12./2. til Middlesbrough. — Tranquebar, van Deurs, afg. Suez 8./2. til Singapore. — Bandon, Thomsen, afg. Suez 8./2. til Singapore. — Cathay, Kruse, afg. Sabang 3./2. til Hongkong. — Bintang, Gabe, afg. Penang 29./1. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Suez 13./2. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 8./2. — Sibirien, Madsen, oplagt i Kjøbenhavn. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Cambodia, Knudsen, ank. Singapore 9./2. — Indien, Berg, afg. Marseille 6./2. til Antwerpen.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. London 12./2. til Portland. — St. Jan, Ingemann, afg. Dominica 9./2. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 30./1. til Havre.

Torm. Sara, Jensen, ank. Königsberg 5./2. — Helene, Sorensen, ank. Liban 7./2. — Agnete, Farup, ank. Dunston 12./2. — Hermia, Hansen, ank. Tyne 11./2. — Alice, Schultz, ank. Methil 13./2.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Marbella 10./2. — Urania, Clausen, ligger i Kjøbenhavns Dok. — Svend, Schmidt, ank. Stavanger 6./2. — Nordland, Møller, afg. Swansea 10./2. — Kronprins Frederik, Andresen, ligger i Kjøbenhavns Dok. — England, Andersen, afg. Boness 9./2. — Holland, Poulsen, ank. Sunderland 10./2. — Europa, Hansen, ank. Windau 9./2. — Frankrig, Friis, passeret Hanstholm 12./2. for Kjøbenhavn. — Belgien, Nielsen, passeret Skagen 11./2. for Grangemouth.

H. Kirschner. Edison, Sorensen, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Fulton, Jorgensen, ank. Boriana 12./2. — Newton, Andersen, afg. Grao 4./2. til Antwerpen. — Washington, Nielsen, afg. Grangemouth 11./2. til Fredericia.

Frem. Austa, Bugger, afg. Granton 11./2. til Oporto. — Vera, Thing, afg. Wismar 12./2. til Antwerpen. — Freja, ank. Stolpenide 13./2.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brorsen, ank. Methil 14./2. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Cardiff 10./2. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Cardiff 13./2. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Kjøbenhavn 11./2.

Heimdahl. Anine, Leth, ank. Nizza 10./2. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Seaham 5./2. — Elna, Rathje, afg. Huelva 10./2. — Therese, Pedersen, afg. Thyne 10./2. — Jeanne, Løffler, afg. West Hartlepool 14./2. — Daisy, Lagesen, afg. La Goulette 14./2.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Aarhus 11./2. til Grangemouth. Allan, Nielsen, afg. Anheera 13./2. til Boness.

Jylland. Ingrid, Winther, ank. Tynon 12./2.

Sejlskibe.

Ero. Mathilde, Hansen, ank. Montrose 9./2. — Thea, Friis, ank. Mudduff 9./2. — Nathalia, Eriksen, ank. Geestemünde 9./12. — Industri, Rualange, ank. Kjøbenhavn 9./2. p. R. til Stettin. — Thyra og Atlantic pass. Portland Bill 6./2. for vestg. — Skonnert Hjalmar af Marstal er den 31./1. bleven præjet paa 50ⁿ N. Br. og 11ⁿ V. Lgd. — Smart, Christensen, ank. Lissabon 10./2. — Sostrene, Christensen, ank. Rio Haelu 10./2. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Laguna d. T. 10./2. til Falmouth f. O. — Johanne, Østermann, ank. Frederikshavn 10./2. p. R. til Danzig.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 16. Februar 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Tyske Søretsdomme. — Hvorledes skal vi forskafe os duelige Dampskibsmatros? — Udvidelse af Buenos Aires Havn. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

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

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 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.

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

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.

AXEL LUND

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

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencov“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansencov“

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

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retsager
(sp. Søsager).



Jens Grouleff, Aarhus

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

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baaebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28263

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandetræde 3.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-inventar, Ankre, Kæder etc.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

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

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Hørreekvipering

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 5552.

Berg & Larsen

forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
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.

„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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Fredag den 19. Februar 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

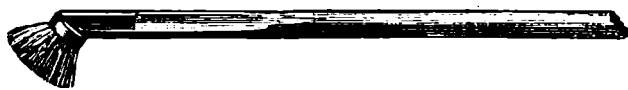
Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amiante



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.



Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder-Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
 Levanger — - 7.00
 Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
 til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.

Vesterbrogade 54.

Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henbørende.

Adr.: St. Anne- Plads 16	Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibbunde	A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 6801
• • Leverandør til Flaaden • •		• Leverandør til Statsbanerne •		

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Skibshypothekbanken

Filial af hollandsk Bank i København Chr. IX's Gade 5
 Telef. 9052
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Nic. Heimbürger Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Rahtjens originale Composition

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

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
 St. Petersburg

og
 Narva (Hungerburg)
 (Rusland)

Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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.

Marifimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

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

Ung Mand,

kendt med Østersøbefragtning, skandinavisk, tysk, engelsk Korrespondance, søges til Skibsmæglerkontor i Rusland. Billet, mrk.: »204«, modtager Bladets Kontor.

Livsstilling!

En Sø- & Herreekviperingsforretning i udmærket Drift er til Afstaaels-. En Navigator, der er ked af Søen, med nogen Kapital, kan komme ind til en behagelig og god Livsstilling.

Billet, mrk.: „1667“, modtager dette Blad.

Skonnert til Salg.

„Magda“, 121 Brutto Tons, 99 Netto Tons, laster 185 Tons d.w., bygget 1877 af Eg, meget stærk og sund, i god og sejlbare Stand. Nærmere ved Henvendelse til

R. E. Svinding,
Ærskjøbing.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udtersel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Helge Stabell, Skibingeniør.

Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.
Telf. Øbro 1938 x.

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæst Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

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.

Skib til Salg.

Paa Grund af anden Livsstilling er Galeasen „Jensine“ til Salg. 37 Net. Reg.-T., 45,53 Br. Reg.-T., laster 95 à 100 Tons d.w., 30 Stdr. Træ, bygget i Kragerø 1899-1900 af Eg og Fyr. Nærmere ved Henvendelse til Ejeren

M. Jensen,
Middelfart.

Dampskibsfører.

Til Efteraaret bliver Plads ledig for en ung Mand paa en mindre Passagerbaad i fast Rute mellem Øerne. Billet, mrk.: „203“, modtager Bladets Kontor.

NB. Svar kan ikke ventes før hen i Foraaret.

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 Loddemaaskiner.

Kaptajn C. Clausens Patent Universal Deflektor.
Kaptajn C. Clausens Loddemaaskine og Kontrol-
Dybdemaaler.

Kaptajn C. Clausens Krængningsmaaler.
Kaptajn C. Clausens Transparente ballancerede
Pejlskive.
Kaptajn C. Clausens Kompas med Azimuth Spejl.

LANDMANDSBANKEN

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

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

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

Telegramadr.:
„Smith.
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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

Kjøbenhavn, d. 19. Februar 1909.

En Reform af Londons Havnevæsen. Imellem de Lovforslag, som Parlamentet vedtog, umiddelbart før Møderne sluttede, var ogsaa en vigtig Reform af Londons Havnevæsen, der aabner Mulighed for, at Londons Havn kan indhente Rivalerne i Ind- og Udland. Medens Byer som Liverpool, Antwerpen og Hamburg er gaaet stærkt frem i de senere Aar og har anvendt store Summer paa Udvidelser m. m., har Londons Havn med en aarlig Ind- og Udførsel af 486 Mill. Lst. hidtil staaet i Stampe og først nu bekvemmet sig til at følge den moderne Tendens til at centralisere Ledelsen. En Uendelighed af forskellige Myndigheder, baade Regerings- og kommunale Autoriteter, har maattet raadspørges angaaende den ny Ordning. Dertil kom mange og lange Forhandlinger med Værftsejere, Lægterkompagnier og navnlig med Dokselskaberne om Ekspropriationssummerens Størrelse.

For c. 6 Aar siden bragte en Kommissionsbetænkning Sagen frem til Parlamentets Behandling, og flere konservative og liberale Lovforslag blev forelagt, men atter hengemt navnlig paa Grund af Vanskelighederne ved at faa en tilfredsstillende Ordning af Dokkernes Ledelse i Fremtiden. Nu er denne Anstødsten endelig fjernet ved gensidig Imødekommenhed og ved et acceptabelt Tilbud fra Ministerens Side om Udkøb af Dokselskaberne.

Disse, der nu gaar ind under en nyindrettet Havneautoritet, kan se tilbage paa en hundreedaarig Eksistens. De fleste af dem blev for en Del Aar siden samlet til et stort Selskab, London og India Dokkompagniet.

Nogle og tyve Millioner udkræves for at faa Transaktionen i Orden, idet det ny Havneraad udsteder »Port Stocks« i to Serier til Ombytning med Dokselskabernes Værdipapirer. Deraf faar London- og India-Selskabet Broderparten, nemlig $17\frac{3}{4}$ Mill. Lst.

Det ny Havneraad vil komme til at bestaa af 18 Medlemmer, valgte af dem, hvem Udredning af Havneafgifterne paahviler. De Afgifter, der skal afløse de mange indviklede Flod-, Kaj- og Dokafgifter m. m., er endnu ikke fastsat. Hvad Havneraadet bestemmer desangaaende, skal bifaldes af Board of Trade, der har fastsat Lovens Ikrafttræden til d. 31. Marts i Aar.

(Berling. Tid.)

En Gaude paa Nordsøen. I »Shipp. Gaz.« for d. 9. ds. meddeltes der fra Kristiania, at Damperen »Sterling« tidlig om Morgenen d. 31. Januar havde passeret en Damper som viste Signalet: »Ikke under Kommando«. Straks derefter forsvandt dette Skib. »Sterling«, der besørger Passagerfart mellem Tynen og Kristiania, er nu kommet tilbage til Shields og har givet yderligere Oplysninger. Damperen blev set Kl. 4 om Morgenen c. 100 Sm. fra Kristiania. Lige da man opdagede Signalerne, kom der en stærk Snebyge, og da den var forbi, saa man ikke Blinkene mere. Da man frygtede for, at Skibet trængte til Hjælp, dampede »Sterling« i flere Timer omkring Stedet, hvor Lyssignalet var blevet set, uden at opdage noget og styrede derefter Kurs. Man hørte flere Gange tydeligt den ubekendte Dampers Maskine arbejde, hvilket viser, hvor nær de to Skibe har været hinanden. Damperen var øjensynlig lastet og var paa c. 3,500 Tons.

Kulvejning i Genua. De italienske Statsbaners Agenter i Cardiff forsøger nu til Stadighed at faa indført i Kulcerteparterne til Genua, Savona og Spezzia, at Skibet skal betale Halvparten af Omkostningerne ved

Vejningen af Lasten, »according to custom of the port«, fortæller »Norg. Sjøfartst.«

Disse stadig gentagne Forsøg paa at vælte en uvedkommende Udgift over paa Skibene bør Rederne af al Magt modsætte sig. Især er dette af Vigtighed nu, da vedkommende Klausul endnu ikke er fast etableret.

Afgifterne i Suez-Kanalen. En Korrespondent til »Manchester Guardian« skriver, at Direktionen for Suez-Kanal-Selskabet atter har nægtet at nedsætte Kanal-Afgifterne, uagtet der var fremsat Andragende derom fra det australske Forbundsministerium. Direktionen gør gældende, at det for Tiden ikke er muligt at iværksætte en Nedsættelse af Kanal-Afgifterne, da det paa tænkes at foretage en Udvidelse og en Uddybning af Kanalen. Med Hensyn til Betimeligheden, enten af en Udvidelse af Kanalen eller en Nedsættelse af Afgifterne, udtaler Direktionen, at for en stor Del af Kanalens Trafik er Spørgsmaalet om Kanalens Dimensioner af lige saa stor Betydning som Størrelsen af de Afgifter, der paa lægges Skibene. I denne Henseende falder Postdampernes og de store Skibes Interesser ikke sammen med de mindre Skibes eller de saakaldte »tramps«. For den første Klasse af Skibe gør disses stadig voksende Størrelse og Dybgaende Kanalens Udvidelse og Uddybning til saa afgørende et Spørgsmaal, at det gaar forud for ethvert andet, selv for Spørgsmaalet om Kanal-Afgifternes Størrelse. De mindre Passagerdamperne eller Fragtdamperne ser derimod ikke disse Spørgsmaal i samme Lys. Den Bredder og Dybde, Kanalen nu har, er tilstrækkelig for deres nærværende og frentidige Behov. De staar saaledes frit i deres Bestræbelser for at opnaa en Nedsættelse af Afgifterne og mener derfor, at deres Krav burde være det vigtigste for Kanal-Selskabets Bestyrelse. Dette er dog ikke Tilfældet. Kanal-Selskabets Bestyrelse er derimod efter en nøje Overvejelse af Skibsbygningsindustriens mest sandsynlige Fremtid, kommet til det Resultat, at Bestyrelsens første Pligt er at drage Omsorg for en tilsvarende Udvikling af Kanaltrafikens Muligheder, og indtil et saadant Grundlag er tilvejebragt, antager den ikke, at Selskabet vil gaa ind paa en Formindskelse af Indtægterne ved at nedsætte Afgifterne paa Forlangende af kun en Del af Kanalens Kunder.

Højesteretsdom.

Dampskibet »Heronspool«, der er bygget i 1903 og maaler 2,105 Netto Reg-Tons, indtog i Februar Maaned 1906 i Filadelfia en Ladning Majs, bestemt til Esbjerg og Nykjøbing, F. Majsen indladedes dels løst i Lasten dels i Sække under Tilsyn af Assurandørernes Repræsentanter (Boards of Underwriters i New York), der ogsaa inspicerede og godkendte Skibets Lastrum. Efter at c. Halvdelen af Ladningen var løst i Esbjerg, afgik »Heronspool« den 18. Marts til Nykjøbing, F., hvor Indehaverne af Interessentskabet Importforeningen var Ladningsmodtagere, og ankom hertil Tirsdag den 20. s. M. Kl. 11 Fm. Da der i Nykjøbing Havn kun er Plads til én større Damper ved Kajen, hvor allerede Dampskibet »Askehall« laa, maatte »Heronspool« fortøje langs denne Damper. Det man anses for givet, at Ladningsmodtagerne straks har faaet Kundskab om Skibets Ankomst, men der mangler Bevis for, at Skibet har meldt sig losseklar før næste Dag, da der tilstilledes Ladningsmodtagerne skriftlig Protest i Anledning af, at der endnu ikke var gjort Skridt til at modtage Ladningen.

Den 21. om Eftermiddagen havde Dampskibet »Askehall« udlossen sine Forrum og halede frem, saa at »Heronspool« kunde komme til Kajen med Agterenden, og den 22. Kl. 6 Fm. paabegyndtes endelig Losningen, dog kun fra de agterste Lastrum (Nr. 4 og 5) og kun med tre Hold Mand om Bord i Skibet. Losningen fortsattes paa denne Maade i to Dage, Torsdag og Fredag; om Lørdagen blæste stærk Storm med svært Snefald, hvorfor slet intet Arbejde med Losning foregik denne Dag, og først Mandag den 26., da »Heronspool« var kommen helt til Kaj, genoploges Losningen. Skønt hver af »Heronspoole« fem Luger var forsynet med to Sæt Lossegrej, og der altsaa kunde losses med ti Hold om Bord i Skibet, arbejdedes der dog kun med seks Hold, og der lossedes kun fra den mod Kajen vendende Side. Først Fredag den 30. Marts var Skibet udlossen.

Konnossementet indeholdt den Bestemmelse, at Skibet skulde losse saa hurtigt det kunde levere i almindelig Arbejdstid, uanset enhver modstaaende Kutyne i Havnen. I en over Skibet og dets Losseindretninger foretagen Besigtelsesforretning hedder det, at Skibet med tilstrækkeligt Mandskab vilde kunne losse c. 640 Tons Majs pr. Dag, naar der lossedes til begge Sider af Skibet. Da der nu i Nykjøbing udlossedes ialt 4,341,521 Pd., skulde Losningen herefter have kunnet være tilendebragt i et Tidsrum af c. 3 $\frac{1}{3}$ Dag. Med Udfaldet af fornævnte Skønsforretning, som i Følge en af Skønsmændene senere afgiven Erklæring synes baseret paa den Forudsætning, at der lossedes til Lægtene fra den Side af Skibet, der ikke laa til Kajen, var Ladningsmodtagerne ikke tilfredse, men i Stedet for at søge et andet Resultat tilvejebragt enten ved under en Afhjæmning at stille nærmere Spørgsmaal til Mændene eller eventuelt ved Overskøn, begærede de to andre Skønsmænd udnævnt til at skønne over Losseevnen med »tilstrækkeligt Hensyn til de øjeblikkelige Forhold i Havnen.«

Der udmeldtes to Skønsmænd, som afgav en fra de tidligere udmeldte Skønsmands Mening noget afvigende Erklæring om Losseevnen pr. Hold pr. Dag, og dertil knyttedes en Udtalelse om, at Skibet den 22. og 23. Marts kun kunde losse med tre Hold og derefter med seks Hold.

Under Losningen viste det sig, at en Del af Ladningen var beskadiget, og Importforeningen, som mente, at Skibet maatte være ansvarligt for denne Beskadigelse, tilbageholdt i denne Anledning i Fragt et Beløb af 2,500 Kr. til Dækning.

Kapt. Burnitt, Fører af S/S »Heronspool«, anlagde nu Sag ved Sø- og Handelsretten. Kaptajnen paastod Importforeningen tilpligtet, dels at betale Overliggedagspenge for 6 $\frac{1}{2}$ Dag med 842 Kr. daglig eller 5,473 Kr., dels det resterende Fragtbeløb 2,500 Kr., alt med Renter. Kaptajnen gjorde gældende, at Modtagerne maatte bære Tabet ved, at Skibet først den 25de kom helt til Kaj, at det om fornødent havde været Modtagernes Sag at skaffe Lægtene, samt at en medvirkende Grund til, at Losningen gik saa langsomt, var, at der ikke kunde skaffes Vogne nok til at bortskaffe Lasten.

Importforeningen paastod sig frifunden, idet den dels ikke erkendte, at den maatte undgælde for, at der ikke straks var tilstrækkelig Kajplads, og dels navnlig hævdede, at den langsomme Losning væsentlig skyldtes den Omstændighed, at Skibet ikke kunde skaffe Mandskab nok til Losningen, idet den af Skibet antagne Stevedor ikke noget Øjeblik var i Stand til at skaffe bedre eller flere Folk end de henholdsvis tre og seks Hold, der var i Gang, dels fordi der paa det paagældende Tidspunkt overhovedet kun var lidet disponibelt Mandskab i Nykjøbing.

I Dom af 22. Maj 1907*) udtalte Sø- og Handelsretten, at den maa gaa ud fra, at Skibet har været i Stand til at losse 640 Tons pr. Arbejdsdag, naar der lossedes fra alle fem Luger med to Hold Mand ved hver,

og maa tillige, skønt Skønsmændene ikke udtaler sig derom, efter de fremlagte Tegninger og andre foreliggende Oplysninger om Skibets Indretning og Størrelse forudsætte, at der i og for sig intet var til Hinder for at losse med alle ti Hold til samme Side af Skibet.

Retten kan ikke tillægge de af de Indstævnte fremskaffede Erklæringer om, at det har været umuligt for Skibet at skaffe flere eller bedre Folk til Losningen, nogen Betydning, dels har Kapt. Burnitt hævdede, at Skibets Mandskab eventuelt havde været beredt til at træde til, dels vilde der jo — hvis alt Mandskab i Nykjøbing var optaget — kunne være skaffet Folk andetsteds fra.

Retten maa efter det foreliggende gaa ud fra, at Skibet ikke har nogen Skyld i, at Losningen er forsinket, og med Hensyn til Spørgsmaalet om Betydningen af, at Skibet ikke straks kunde komme helt til Kaj, maa Retten, der ikke skønner, at Sølovens Bestemmelser om, at Liggedagene først kan begynde at løbe, efter at Skibet er »paa behørig Lasteplads«, indeholder nogen Forudsætning om, at Skibet altid skal være ved Kaj, i Mangel af positive Bestemmelser i Kontrakten (der er hverken stipuleret, at Skibet skal afvente Kajplads, eller blot at Losningen skal ske til Kaj), finde, at Ladningsmodtagerne er nærmest til at bære det derved forvoldte Tab, saaledes at de altsaa, naar de ikke har villet skaffe Lægtene, maa betale Overliggedagspenge.

Da der imidlertid ikke bevisligt er givet Importforeningen Underretning om, at Skibet fra sin Side var losseklart før Onsdag d. 21., kan Liggedagene først regnes fra Torsdag d. 22. om Morgenen. Da Vejret om Lørdagen efter Kaptajns egen Anførsel i Dagbogen maa antages at have været af den Beskaffenhed, at det har hindret Arbejde, ikke blot fra Modtagernes, men ogsaa fra Skibets Side, vil denne Dag ikke kunne medregnes, og Liggedagene vil saaledes først være at anse som udløbne Tirsdagen den 27. om Formiddagen. Der vil herefter være at tilkende Kapt. Burnitt Godtgørelse for 3 $\frac{1}{2}$ Overliggedag med 2,947 Kr. samt Resttilgodehavende for Fragt 2,500 Kr. Sagens Omkostninger dømtes Importforeningen til at betale Kapt. Burnitt.

Ved Højesterets Dom af 1. Februar 1909 blev Sø- og Handelsrettens Dom stadfæstet og Importforeningen, Nykjøbing F. dømt til at betale Kapt. Burnitt 300 Kr. i Procesomkostninger for Højesteret.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 8/1009, afsagt den 27. Januar 1909. Fyrbøder A. G. H. Emihl mod A/S. Dampskibsselskabet »Norden«.

Den 9. November 1908 ankom Dampskibet »Nordhvalen« fra Danzig til Helsingør og gik straks i Tørdok, hvor det henstod til den 12. s. M., da det forhaledes ud derfra. Det om Bord værende Mandskab afmønstredes; Dæksmandskabet den 13. og Fyrbøderne den 14. s. M.

Sidstnævnte Dag paamønstredes imidlertid nyt Mandskab, hvoriblandt Citanten, der mødte om Bord samme Dag. Skibet indtog derhos Proviant for 5 Maaneder og Kul, idet Rederiet førte Forhandlinger med en udenlandsk Befragter om en Rejse til Amerika. Den 14. om Aftenen var Rederiet efter sit eget Udsagn klar over, at disse Forhandlinger ikke vilde føre til noget, og da det heller ikke lykkedes i Løbet af den nærmeste halve Snes Dage at afslutte anden Befragtningskontrakt, opsagdes Mandskabet den 24. November til Fralræden straks, idet der udbetaltes det Hyre til denne Dag samt sørgedes for Transport af Bagage og Jernbanebilletter til Kjøbenhavn.

*) Se Dansk Søfartstidende af 30. Maj 1907.

Under nærværende Sag søger nu Citanten, Fyrbøder A. G. H. Emihl Indstævnte A/S. Dampskibsselskabet »Nordens« til Betaling af en Maanedes Hyre, 60 Kr., med Renter og Sagens Omkostninger. Det indstævnte Selskab paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Det er in confesso, at Mandskabet var forhyret og paamønstreret for en Rejse til »Nordsøen og videre«, altsaa for ubestemt Tid. Det nævnte Maal for Rejsen nævnes udtrykkelig i Bemandingslisten, til hvilken Forhyringskontrakten henviser.

Efter Forhyringskontrakten var Forhyringen sket i Henhold til Dansk Dampskibsrederiforenings Forhyringsregler af 1. Januar 1905, i hvilke det hedder:

»Forhyring finder Sted efter Søloven og med de i Bemandingslisten eller Afregningsbogen indeholdte Bestemmelser, dog med følgende Modificationer og Tilføjelser:

§ 1.

Opsigelse til Afmønstring ved Forhyring paa udbestemt Tid:

- a) (Her nævnes forskellige Opsigelsesfrister
- b) gældende for Dampskibe henholdsvis i indskrænket.
- c) transatlantisk og anden Fart).
- d) Oplægges Skibet i dansk Havn, er Rederiet berettiget til at afskedige Mandskabet uden Hensyn til ovenfor nævnte Opsigelsesfrister.

Det indstævnte Selskab, som efter sin Fremstilling har oplagt Skibet i Helsingør, da det opgav Haabet om at faa en passende Fragt, gør nu gældende, at den stedfundne Afskedigelse har Hjemmel i den citerede Bestemmelse § 1-d, medens Citanten hævder, at denne ikke kan komme til Anvendelse i det foreliggende Tilfælde, hvor Rejsen end ikke var paabegyndt. Citanten henviser til Sølovens § 92, hvorefter der, naar Rejsen opgives i et Tilfælde som det foreliggende, tilkommer Mandskabet én Maanedes Hyre.

Der maa nu gives Citanten Medhold i, at der til at fravige Sølovens til Gunst for Mandskabet truffene Bestemmelser maa kræves en klar modstaaende Hjemmel. En saadan utvivlsom Hjemmel til inden Rejsen Paabegyndelse at afskedige Mandskabet uden at give det den Maanedes Hyre, mod hvis Betaling Rederen efter Sølovens § 92 altid kan frigøre sig, findes ikke at foreligge i den hér omhandlede trykte Bestemmelse i § 1-d i Forhyringskontrakten, efter hvis øvrige Indhold Citanten havde Krav paa en Rejse til Nordsøen og videre. Der maa gaas ud fra, at det ikke var meddelt Citanten, at Rejsen mulig vilde blive opgivet, og at han altsaa har ladet sig forhyre og er rejst til Helsingør i Tillid til, at Rejsen i ethvert Tilfælde vilde være af en vis Varighed.

Citantens Paastand findes herefter at maatte tages til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 12 Kr.

Dom i S. S. Nr. 10/1909, afsagt den 20. Jan. 1909. Tiltalte F. H. H., der fra 29. Maj 1907 havde været udmønstreret paa ubestemt Tid med Damperen »Oscar II« af Kjøbenhavn som Fyrbøder, rømte i New York den 15. Juni 1907.

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

Dom i S. S. Nr. 1/1909, afsagt den 6. Jan. 1909. Tiltalte C. C. S., der fra 12. Juni 1907 havde været udmønstreret paa ubestemt Tid med Damperen »Hellig Olav« af Kjøbenhavn som Fyrbøder, rømte i New York den 1. Juli 1907.

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

Board of Trades Tables of Freeboard.

Vi har modtaget følgende:

Da den Tid nærmer sig stærkt, hvor ethvert Handelskib for at faa Lov til at forlade engelsk Havn med Ladning skal være forsynet med et Lastemærke enten i Overensstemmelse med »Board of Trades Tables« eller et andet Lastemærke, som er anerkendt af den engelske Regering, vil en kortfattet Fremstilling af de vigtigste Regler i disse Tabeller muligvis kunne paaregne nogen Interesse.

Hele Spørgsmaalet om Søslib (Freeboard) er baseret paa, at en forholdsmæssig Del af et lastet Skibs samlede Bæreevne skal være over Vandfladen, for at Skibet kan være, hvad der officielt kaldes sødygtigt. Den Reserve-Bæreevne, som det anses for nødvendigt, at Skibet har over Vandet, er i de nævnte Tabeller ansat til 20,4 pCt. for smaa Skibe, og stiger op til 35,8 pCt. for Skibe paa 600 Fods Længde og 50 Fods Bredde. Hele Principet er altsaa meget ligefremt, saa længe det gælder gode 1ste Klasses Skibe med glat Dæk og almindelig Konstruktion; derimod gør de mange forskellige Skibstyper en Del Rettelser nødvendige, som det kan volde lidt Besvær at foretage.

Selve Tabellerne er baseret paa fire Skibstyper (med 1ste Klasse) nemlig:

Tabel A gælder for glat-dækkede Lastdampere og alle Dampere, som ikke er spar- eller awning-dækkede.

Tabel B gælder for spar-dækkede Lastdampere.

» C » » awning-dækkede »

» D » » søgaaende Jern-, Staal-, Kom-

posite- og Træ-Sejlskibe.

For at kunne benytte Tabellerne af 1906, der kun koster 6 d. og derfor ikke gengives her, maa man vide:

1) Hvilken Skibstype, det drejer sig om for deraf at slutte, hvilken Tabel der skal benyttes.

2) Skibets Hoveddimensioner, nemlig Længden (Fod) mellem Perpendikulererne; denne maales i Dampskibe paa Lastelinien fra Forkant af Forstævn til Agterkant af Rorstævnen. Bredden, (Fod) skal være største Bredde, maalt til Yderkant af Skibssidernes Planker eller Plader. Dybden (Fod) er Dybden midtskibs fra Maaledækket ned til Overkant af Garneringen; herfra trækkes dog $\frac{1}{3}$ af Dæksbjælkernes Runding. Længde, Bredde og Dybde kan i Reglen tages fra Maalebrevet. Dybden maales i et-, to-, tre- og spar-dækkede Skibe fra øverste Dæk; i awning-dækkede Skibe maales fra Hoveddækket. Der maa undertiden foretages Rettelser paa Dybden, f. Eks. i Skibe, hvor Bundstokkene er usædvanlig høje, i Skibe med dobbelt Bund og ligeledes i Skibe med delvis dobbelt Bund.

3) Skibets Spring (sheer) er den Højde, Skibets Ender rejser op over dels Midterparti. Jo mere Spring, altsaa højere Ender, Skibet har, desto mindre Søslib, Fribord, behøver det midtskibs. Rettelserne herfor findes Side 15 i »Board of Trades Tables of Freeboard«.

4) Dæksbjælkernes Runding. Der regnes, at Dæksbjælkerne normalt runder $\frac{1}{4}$ Tomme op for hver Fod af Midtskibsbjælkens Længde. Er Rundingen større, maa Halvdelen af Overskudet fradrages det sædvanlige Fribord; er den mindre, maa det lægges til Fribordet midtskibs.

5) Finhedskoefficienten er nødvendig for at benytte Tabellerne og faas ved at dividere Kubikindholdet under Dækket (Brutto Tonnagen under Dækket \times 100) med Længde \times Bredde \times Dybde i Lasten.

$$\text{Finhedskoefficienten} = \frac{\text{Tonnage under Dækket} \times 100}{\text{Længde} \times \text{Bredde} \times \text{Dybde}}$$

Har Skibet Overbygninger, Bak, Brodæk, Poop Agter- eller Halvdæk (raised quarterdeck), bliver Søskibet jo større end forudsat ved et glat-dækket Skib, da disse jo baade har Bæreevne og hindrer Vandet i at staa der; derfor gives der ogsaa Reduktion i Fribord for disse Overbygninger, forudsat at de er solide nok til at modstaa Søens Paavirkning og til Stadighed er lukkede. Løse Døre i ellers solide Overbygninger hindrer Fradrag for saadanne Rum, ligesom Overbygninger paa awning-dækkede Skibe kun i ringe Grad kommer i Betragtning, naar det gælder Reduktion.

I hvorvel enhver, der vil sætte sig ind i disse Forhold, maa gøre sig bekendt med selve Tabellerne, skal jeg nævne et Eksempel:

Et Sejlskib med et Dæk, 112' langt, 27' bredt, 12' dybt, 265 Tons under Hoveddækket; Halvdæk agter 28' langt, 2' højt og almindeligt Spring.

$$\frac{265 \times 100}{112 \times 27 \times 12} \text{ giver en Finhedskoefficient af } 0,73$$

I B. o. T. Tabeller Side 75 findes: 120'

Længde, 12' Dybde, F. K. 0,73 giver 2' 0,00" Fribord
Rettelse for 8' Længde..... ÷ 0' 0,80" —
1' 11,20" —

Rettelse *) for Runding af Dæksbjælker

11", normal $6\frac{3}{4}$ ";
Difference $4\frac{1}{4}$ ", $\frac{1}{2}$ Difference ÷ 0' 2,13" —
1' 9,07" —

Rettelse for Halvdæk, 28' Længde er

$\frac{28}{112} = \frac{1}{4}$ af Skibets Længde,
giver Side 14 en Reduktion = $\frac{8 \text{ pCt.}}{2}$ ÷ 0' 0,84" —

Fribord i salt Vand = 1' $8\frac{1}{4}$ " —

Før Lastemarket kan afsættes, mærkes Dækslinien, og dennes Overkant sættes:

- 1) Paa glat-dækkede Skibe i Højde med øverste Dæk paa den udvendige Klædning.
- 2) Paa spar-dækkede Skibe i Højde med Spar-Dækket paa den udvendige Klædning.
- 3) Paa awning-dækkede Skibe i Højde med Hoveddækket paa den udvendige Klædning.
- 4) Paa turretdækkede Skibe i Højde med Turretdækket paa den udvendige Klædning.

Disse Regler gælder for alle Skibe, enten Dækket er af Træ eller Jern eller af begge Dele, og regnes i alle Tilfælde i Linie med Overkant af den Dæksplanke, der er nærmest ved Rendestenen; dog regnes Rendestensens Bredde til 12", naar Skibets Bredde er 24' eller derunder. For hver Fod, Skibet er bredere op til 42', lægges $\frac{1}{2}$ " til Rendestensens Bredde; over 42' regnes Rendestenen kun til 21". Er der intet Træ ovenpaa et Jerndæk, lægges der til for en Dæksplankes Tykkelse.

Er Skandækket, som ofte i Træskibe, meget højere end Dækket, sættes Dæksliniens Overkant alligevel ned i Linie med Dækket. Derfra udmaales saa (i dette Tilfælde) 1' $8\frac{1}{4}$ " nedad til et Punkt, som danner Centret i en Cirkel med 12" Diameter, og gennem denne Cirkel trækkes en tommetyk, vandret Linie med Overkant i Centret. Til Overkant af denne Linie maa Skibet laste i salt Vand om Sommeren; i Vintertiden forlanges 3" mere Fribord.

Ved lidt Øvelse er det ikke vanskeligt tilnærmelsesvis at udregne et Skibs Fribord og tage Hensyn til Skibets særlige Bygning og Klasse. Gaar Skibet ned i Klasse, kræves der mere Fribord.

Lastelinie efter disse Tabeller giver i de fleste Til-

fælde en god Rettesnor, saa længe det gælder tung Last, derimod er den ikke heldig for Skibe med Dækslast.

Det Tilfælde indtræffer ofte for et Skib lastet til Lastelinien med Dækslast, at denne under Rejsen indtager en betydelig Mængde Vand, der trykker Skibet dybere ned og desuagtet gør mere Ballast nødvendig for at undgaa Slagside eller endogsaa Kæntring.

Et Skib kan være stift nok i Østersøen, hvor Vandet næsten er fersk, men naar det saa kommer ud i Nordsøen i det saltere Vand, vil det løfte sig saa meget, at det betyder det samme, som om en Baad paa c. 2,000 Tons d. w. fik 50 til 70 Tons mere paa Dækket.

Jens Kusk Jensen.

Fragtmarkedet.

Medens der i Sortehavet og Østen er indtraadt forøget Fasthed, og lidt højere Rater har været betalt for prompt Lastning, viser Markederne hinsides Atlanterhavet desværre ingen Bedring, ja La Plata er decideret lavere som Følge af det store Udbud af Tonnage, men vi tror dog, at Flovheden nærmest er af forbigaaende Karakter, thi der ligger meget Korn, som skal skibes, og Rederne er tilbageholdne og giver kun deres Tonnage saa dyrt som muligt. Ugen har derfor kun forholdsvis faa Befragtinger at opvise fra Sydamerika. I andre Retninger er der ikke forefaldet noget af særlig Betydning. Kulfrakterne ligger paa det nærmeste uforandret; kun til Brasilien og La Plata har der været betalt mere, grundet paa det daarligere Returnemarket, saaledes f. Eks. 9/3 à 9/9 fra Cardiff til nedre La Plata Havn, 10/- Rosario. En ret livlig Befragting af Dampere med Kul til Middelhavet fandt Sted til Rater, som gennemgaaende er fuldtud paa Højde med, hvad der har været betalt de nærmest foregaaende Uger. Til Østersøen sluttes der derimod yderst lidt, og Frakterne er overordentlig slette. Ogsaa de Rater, som tilhødes over Sæsonen er meget lave, og man maa blot haabe, at det ikke vil lykkes Befragterne at finde Damperrum til deres nuværende Noteringer. Heller ikke Returnfrakterne fra Østersøen har det ringeste tillokkende ved sig; og der er ikke sluttet meget forud. Det meste, der er sluttet, er for enkelte Rejser pr. f. o. w., paa hvilken Position der særlig fra Hvidehavet er fragtet en Del. Bl. a. betalles 31/6 D/B. B. Archangel/Cardiff (700), 28/- Grangemouth (600), 34/6 Kings Lynn (300), 30/9 D/B. $\frac{1}{3}$ Boards Archangel og Kovda/Hull (1,050), Frcs. 44/47 D/B. B. Archangel/Antwerpen.

Det østlige Marked ligger bedre. Rispladserne fragtede igen livligt, og fra Birma betalles fra én Ladehavn indtil 20/6 Holland, 21/- o. c., Saigon betalte 21/6 o. c. og Rangoon/Fiume 21/3 (6,000 Tons Baad). Indien lager kun saa Dampere, da Rutebaadene afgiver rigeligt Rum. Bombay sluttede sidst til 12/6 to Lossehavne U. K. eller Kontinentet (sædvanlig Skala).

Sortehavet har fragtet livligere end i lange Tider, og Raterne viser yderligere Fremgang. Der er saaledes fra Odessa sidst betalt 7/1 $\frac{1}{2}$ L. H. A. R., 7/7 $\frac{1}{2}$ Hamburg, fri Despatch, 6/6 Novorossisk/Antwerpen eller Rotterdam, 6/7 $\frac{1}{2}$ à 6/9 Weseren eller Emden, endvidere 7/9 N. C. fra Eupatoria (3,800), 8/3 Horli/Bergen (4,200), alt pr. prompt.

Middelhavet maa siges at ligge bedre, delvis grundet paa Bedringen i Sortehavet og dels fordi adskillige store Dampere, som lossede i den østlige Del af Middelhavet, er gaaet eller vil gaa i Ballast gennem Suez-Kanalen til Østen. Befragterne af Ertis fra Middelhavet er meget uvillige til at efterkomme Redernes Fordringer, og der har kun været sluttet lidt af den Grund. Der betalles bl. a. 6/9 Almeria/Rotterdam, 6/3 Carthage/Rotterdam, full

*) Det er ikke i alle Tilfælde, der gives et saa stort Fradrag for Dæksbjælkerne Overskud af Runding, ligesom der ogsaa nok kan forekomme et andet Fradrag, nemlig hvor Skibets Spring er større end normalt, særlig i jagtbyggede Skibe.

terms. Bilbao er uforandret paa Basis af kun 3/3 til Cardiff, 3/9 à 3/10½ Middlesbro, 4/- Grangemouth.

Nordamerika fragter meget sparsomt og Raterne er helt igennem utilfredsstillende. Fra Golfen betalles paa Netto Charter 7/9 til U. K. eller Kontinentet, medens der for Tømmer sluttedes til 83/9 Aleksandria (800), 72/6 Mobile/U. K. eller Kontinentet. 75/- to Lossehavne. Fra Savannah betalles 26/3 paa Form \approx O. til U. K. eller Kontinentet. De kanadiske Træpladser er stille paa Basis af 32/6 fra St. John, 36/3 fra Miramichi pr. Foraaret. For Dampere i Maanedesfragt ligger Forretningen ogsaa sløjt, og saa luvt som 2/9 pr. Ton Dødvægt for Levering U. S. Tilbagelevering i Evropa akcepteredes.

La Plata Markedet er flovet af, og Raterne er overalt lavere. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er der sidst betalt 12/7½ à 13/3 O. C., fra Colastine 13/6 à 13/9. fra Buenos Aires 12/- og fra Bahia Blanca 13/- à 13/3 pr. prompt, 13/9 pr. Marts.

Østersøen har næsten intet at byde paa for prompt Lastning, da de fleste Havne er lukket. Selv Riga og Reval er for Øjeblikket utilgængelige paa Grund af Is. og Havne som Windau, Libau, Memel, Königsberg, Danzig etc. kan kun befares med Vanskelighed og ved Isbryderhjul. Mange Dampere lider Havarier i Isen, og Fragterne er oven i Købet de mest elendige, som ikke levner nogen Margin for Ophold og Tab ved Havarier. Libau betalte kun 8¼ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, og noterer desuden 33/- pr. Favn à 343 Kbf. Kortprops til Grangemouth. Mark 30 til Emden. Fra Windau noteres 25 Frcs. pr. Favn à 216 Kbf. Pulpwood til Terneuzen, 26 for Kortprops til Ghent, 27 til Calais. Fra Königsberg kan faas 1/- Hvedebasis til London eller Rotterdam.

Kulfragterne har vi tildels beskrevet i vort Foranstaaende. Blandt Befragtingerne fra Østkysten nævner vi 4/6 Hull/Oxeløund (1500), 3/7½ Tyne/Pillau (2200), 3/9 Methil/Neufahrwasser (1700), 4/1½ Forth/Middelfart (1350), 4/9 Nakskov (800), 3/3 à 3/6 Hamburg, 3/10½ à 4/- Bordeaux 2500/3200. 6/- à 6/6 Oporto (1500/1700), 6/9 West Hartlepool/Palermo (3200), 6/3 Wear/Marseille (4200), 6/6 à 6/9 Tyne/Genua, 6/6 Konstantinopel (3200), 6/8 Alexandria, 7/4½ Venedig (5500). Fra Cardiff blev der bl. a. sluttet til Frcs. 7 Oran, 7¼ Algier, 7½ Marseille, 7/- à 7/6 Barcelona, 6/6 à 7/- Genua eller Savona, 6/3 à 6/6 Neapel, 6/3 à 6/7½ Aleksandria, 6/1½ à 6/3 Port Said, 7/9 à 8/- Bombay, 8/- Java, 5/4½ à 5/6 Las Palmas, 8/6 à 8/9 Monte Video, 9/6 Buenos Aires, 10/- Rosario, 9/6 Para.

Generalforsamlinger.

De Fiskerske Dampskibsselskaber

afholdt den 13. ds. Generalforsamling, ved hvilken der dannedes et Driftsselskab, der overtager Fælledriften af Dampskibsselskaberne »Østersøen«, »Union«, »Kjøbenhavn«, »Inga«, »Dan« og »Ocean«. Driftskapitalen er 600,000 Kr.

Syndikatet administrerer Selskaberne, indtil en endelig Sammenlutning finder Sted, foreløbig for et Aar, og forestaar Fordelingen af Indtægter og Udgifter.

Højesteretssagfører Asmussen, der valgtes til Dirigent, gav Meddelelse fra Bestyrelsen om den af denne foreløbig truffene Overenskomst vedrørende Selskabernes fremtidige Drift og Godkendelsen af denne samt fremsatte Forslag om Udsættelse af den ordinære aarlige Generalforsamling.

Do overordentlig vanskelige Forhold i Skibsfarten i Forbindelse med de store Ofre, der i forskellig Retning viste sig at være sket for at opnaa Overenskomst angaaende Cosmopolitan-Linien havde forhindret, at man straks kunde gøre Skridt til en formel Sammenlutning.

Man havde da forhandlet med de interesserede Banker, der nøje havde sat sig ind i Selskabernes Forhold og havde besluttet at yde deres Støtte til en Overenskomst, hvorefter der dannes et Driftsselskab, der leder alle Selskabernes Drift som de forskellige Selskabers Forretningsfører. I dette Selskab er Bankerne Interessenter, det ledes af en Direktion paa tre Medlemmer, hvoraf Bankerne udpeger de to, og det tredje bliver Selskabernes nuværende Reder, Konsul Fisker.

Udgifter og Indtægter fordeles paa de enkelte Selskaber efter nøjagtig og retfærdig foretaget Vurdering af Flaaderne.

Bestyrelsen mente, at der herved skabtes en betryggende Drift, som man turde haabe saavel ved den Besparelse, der ligger i den fælles Drift, som ved gunstigere Konjunkturer vilde kunne bringe Aktionærerne store Fordele.

Det turde derhos betragtes som det første Skridt til en senere formel Sammenlutning.

Samtidig foreslog man at udsætte Afholdelsen af den ordinære Generalforsamling, dels fordi det ikke vilde blive muligt under de foreliggende Forhold at saa Regnskaberne færdige i rette Tid, dels fordi Forhandlingerne med Bankerne vilde medføre større Ændringer af Aktivorne og Forandringer i den tidligere Plan for Rognskabsafleggelsen.

De to Forslag blev nstemmigt vedtaget af samtlige de nævnte Dampskibsselskabers Aktiouærer.

Som foreløbigt Tilforordnede for henholdsvis Landmandsbanken og Handelsbanken nævnes Kaptajn Schmiegelow og Direktør Hein.

Havarier og Forlis.

Nordland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejson fra Newcastle til Catania med en Ladning Kul indkommet til Swansea for at reparere en Del ovenbords Skuder om Styrbord, som Skihot har faaet ved at kollideres med Longsand Fyrskib.

Clara, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, medens det laa i Burntisland Havn haft Ild i Damprummet. Ilden blev hurtig slukket, men en Del Lanterner og Træværk tog Skade.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tintolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Hændlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

Johan Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Skibsbefragtning. Kommissionsforretning

Havnegade 47, København.

Tlf. 948. Telegramadr.: Karlholmstrøm.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-bort, ank. Windau 14./2. herfra. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 15./2. fra Windau. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 16./2. for Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Havro 17./2. hertil. — A. N. Hanson, Panske, afg. Newcastle 16./2. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 7./2. fra Smyrna. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 13./2. fra Bosten. — Arno, Struberg, pass. Dartmouth 17./2. — Aurora, Fischer, ank. Königsberg 14./2. herfra. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Libau 15./2. herfra. — Beira, Lunge, pass. Quessant 16./2. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiania 13./2. hertil. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Sunderland 13./2. til Genua. — Christian IX, Holm, ank. hertil 17./2. fra London. — Dagmar, Bogvad, ank. Hull 15./2. fra Windau. — Douro, Ørsted, ank. Oporto 13./2. herfra. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 16./2. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 11./2. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 16./2. herfra. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 9./2. fra Kristiansand. — Hengøst, Munch, afg. Danzig 17./2. hertil. — Hjeltn, Sorensen, afg. herfra 17./2. til Kolding. — I. C. Jacobson, Petersen, ank. Genua 8./2. fra Newcastle. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 15./2. til Antwerpen. — Kasau, Hansen, pass. Holtenu 16./2. for Libau. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 10./2. fra Kristiania. — Kiev, Jørgensen, oplagt her. — Kursk, Gommesen, ank. Messina 14./2. fra Catania. — Leopold II, Rasmussen, ank. Windan 13./2. fra Hull. — Loire, Craignou, oplagt i Bordenaux. — Louise, Kruse, afg. herfra 18./2. til London. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svare, ank. Dedengatch 15./2. fra Salonica. — Morsu, Oest-Jacobsen, ank. Stettin 13./2. herfra. — Moskø, Meldahl, afg. Dunkerque 15./2. hertil. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. New York 14./2. hertil. — Nordjylland, Kragh, ank. London 14./2. herfra. — O. B. Suhr, Frisonette, dokker her. — Omsk, Har-

der, afg. Libau 16./2. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 13./2. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, pass. St. Catherine 17./2. hertil. — Perm, Christensen, ank. Libau 13./2. fra Hull. — Progel, Iversen, afg. herfra 17./2. til Windau. — Ribberhuus, Bounelykke, laster her. — Saga, Wiberg, ank. Aarhus 18./2. fra Antwerpen. — Seine, Danpt, oplagt i Bordeaux. — Tibor, Beck, oplagt her. — Tyr, Thanning, afg. herfra 17./2. til Windau. — United States, Wulff, laster her.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulfport 16./2. til River Plate. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Newcastle 7./2. til Livorno. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newcastle 11./2. til Pozzoli. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 15./1. til River Plate. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Pensacola 1./2. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./1. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. Riga 26./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Gulfport 12./2. til Hamburg. — Aloxander Shukoff, Dahl, ank. Windau 13./2. — Johan Siom, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Leith 16./2.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. London 15./2. til Newport. — Nautik, N. Nielsen, afg. Casablanca 15./2. til Ipswich. — Nordsøen, Gram, ank. Salohrena 13./2. — Nexos, Basse, ank. Kongsdal 13./2. — Gorda, Thøgersen, pass. Gibraltar 14./2. til Antwerpen. — Elton, Hansen, afg. Grimsby 11./2. til Rønne. — Fylla, Christensen, ank. Genua 14./2. — Cito, Jepsen, ank. Esbjerg 14./2. — Dagmar, Mathiesen, pass. Hirtshals 16./2. til Newport. — Norma, Schiff, ank. Esbjerg 15./2. — Inger, Larsen, ank. Southampton 14./2. — Johanne, Mikkelsen, ank. Kjøge 13./2. — Laura, Pedersen, afg. Neufahrwasser 16./2. til Riga.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Newport 10./2. til Almeria. — London, Bom, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, afg. Dunston 9./2. til Alicante. — Bryssel, Kaas, afg. Bathurst 14./2. til Marseille.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Cardiff 4./2. til Sfax. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Tripolis 13./2. til Garston. — Roma, J. v. Thun, afg. Rafisque 16./2. til Hamburg.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Windau 11./2. — Brattingsborg, Andersen, ank. Genua 10./2. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Methil 12./2. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Middelsbro 17./2. til Savona. — Jomshørg, Mathiesen, ank. Königsberg 11./2. — Kronborg, Jensen, ank. Barry 17./2. — Skandorborg, Jensen, afg. Libau 12./2. til Cardiff. — Støgelborg, Lund, ank. Rotterdam 15./2. — Stjerneborg, Lund, ank. Dunkerque 15./2. — Søborg, Hansen, ank. Rotterdam 4./2. — Uranienborg, Schmidt, ank. Ghent 11./2.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Helsingør 13./2. til Burntisland. — Marselisborg, Larsen, ank. Genua 8./2. — Silkeborg, Pedersen, afg. Danzig 13./2. til London. — Skodsborg, Agerlin, ank. Odessa 1./2. — Tuborg, Schmidt, afg. Dartmouth 16./2. til Rendsborg. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Cetta 17./2.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. London 16./2. — Taarnborg, Matzen, ank. Rouen 12./2.

Høneborg. Høneborg, Nielsen, ank. Boness 16./2.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Newcastle 13./2. til Nizza.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Methil 16./2.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Methil 16./2.

Æro. Energi, Svane, ank. Wismar 15./2.

Torm. Sara, Jensen, ank. Königsberg 5./2. — Helene, Sørensen, afg. Libau 16./2. — Aenote, Farup, ank. Dunston 12./2. — Hormia, Hansen, ank. Methil 16./2. — Alice, Schultz, afg. Methil 16./2.

Alfred Christensen. Svend, Schmidt, ank. Blyth 12./2. — Nordland, Møller, pass. Hirtshals 17./2. for Aarhus. — Kronprins Frederik, Andresen, ligger i Flydedokken. — England, Andersen, ank. Karrebæksmåde 13./2. — Holland, Poulsen, ank. Howdon Dock 15./2. — Europa, Hansen, ank. Windau 9./2. — Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 13./2. — Belgien, Nielsen, ank. Grangemouth 13./2.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Fulton, Jørgensen, ank. Boviana 14./2. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 15./2. — Washington, Nielsen, ank. Fredericia 15./2.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, afg. Venedig 14./2. til Sfax. — Ove Gjedde, Jans, afg. Bathurst 15./2.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Grangemouth 16./2. til Aarhus. — Allan, Nielsen, ank. Boness 16./2.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Nizza 10./2. — Helga, Vaabeu-Hansen, afg. Seabam 5./2. — Elna, Ratje, afg. Huelva 10./2. — Therese, Pedersen, ank. St. Remo 17./2. — Jeanne, Løffler, afg. West Hartlepool 14./2. — Daisy, Lagesen, afg. La Goulette 14./2.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Sønderborg 14./2. til Burntisland. — Alexy, Skou, afg. Bandholm 15./2. til Methil. — Dagny, Sørensen, ank. Burntisland 17./2. — Mary, Clausen, afg. Methil 16./2. til Nakskov.

Jylland. Ebba, Thomsen, ank. Brindisi 14./2.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Boyrouth 13./2. — Russia, Poulsen, afg. Liverpool 16./2. — Carl Hecksher, Starck, afg. Valencia 13./2. — Dania, Peterson, afg. Kristiania 9./2. — Normannia, Erichsen, afg. New Orleans 28./1. — Euxinia, Dam-Larsen, afg. Leith 3./2. — Canada, Jespersen, afg. Filadelfia 10./2. — Livonia, Lindberg, ank. Nicolajeff 11./2.

Østersøen. Cimbria, Poulson, ank. Genua 6./2. — Patria, Nielsen, ank. Progreso 13./2. — Gratia, Sørensen, afg. Newport Mon 17./2. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 17./2.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Helsingør 15./12. — Gallia, Pedersen, ank. Progreso 17./2. — Caledonia, Storm-Hanson, afg. Trinidad de Cuba 9./2. — Sarmatia, Pederson, afg. Sagunto 5./2. — Kotonia, Rasmussen, ank. South Shields 12./2.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Bilbao 8./8. — Granaria, Jørgensen, afg. Vera Cruz 17./2. — Carbonia, Mathiasen, afg. Königsberg 14./2. — Estonia, Winckler, ank. Theodosia 12./2.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Aarhus 14./2. — Solandia, Troensegaard, ank. Königsberg 4./2. — Secalia, Jensen, ank. New York 16./2. — Frumentia, Andersen, ank. Neapel 16./2. — Boscia, Skovgaard, ank. Filadelfia 17./2.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 3./2.

Østasiatisk Kompagni. Champion, Hansen-Raun, ank. Middelsbro 14./2. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 14./2. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 13./2. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 16./2. til Shanghai. — Bintang, Gabe, afg. Suez 17./2. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Port Said 14./2. til Marseille. — Samui, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 8./2. — Sibirien, oplagt i Kjøbenhavn. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Kjøbenhavn 16./2. til Barry. — Cambodia, Knudsen, ank. Singapore 9./2. — Indien, Borg, ank. Antwerpen 16./2.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. Portland 13./2. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. Trinidad 13./2. — St. Thomas, Hansen, ank. London 16./2.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. Cardiff 16./2. — Potor Willemoes, Albertson, ank. Cardiff 13./2. — Aja, Brorson, ank. Methil 14./2. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Cardiff 15./2.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Sorine, Andersen, ank. Buenos Aires 9./2. — Copley, Pedersen, afg. Hamburg 8./2. til Port Talbot.

Rønne. Neptun, ank. Kjøbenhavn 7./1.

Svendborg. Jason, ank. Tønsberg 10./2. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Holmestrand 10./2. — Roska, Petersen, ank. Drobak 10./2. — Newsky, Nielsen, ank. Havre 10./2. — Vesta, Poulsen, ank. Frederikshavn 10./2. — Skjold, Larsen, ank. Tuborg 9./2. — Danmark, Husfeldt, ank. Kjøbenhavn 11./2. — Valborg, Rasmussen, ank. Lissabon 11./2. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Kirkealdy 10./2. — London, Andersen, ank. Penzance 11./2. — Ignatz, Hansen, ank. Dysart 12./2. — Cornwall, Petersen, ank. Fowey 15./2.

Æro. Dannebrog, Christensen, ank. Rio Grando do Sul 15./2.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 19. Februar 1909. — Højesteretsdom. — Sø og Handelsretsdomme. — Board of Trades Tables of Freeboard. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Danske Sejlskibe til Salg.

Føl. 3511. Skon. 133 Reg. 240 dw., c. 80 Sldr., Dimens.: 96' x 23' x 10' Dybtg. c. 11', bygget af Eg 1870 Svendborg. Metalfast. Klasse 5/6. 1. 1. Stor Reparation, nyt Dæk 1891.

Føl. 3510. Skon. 120 Reg., c. 200 dw., c. 70 Sldr., Dimens.: 92' x 22' x 9' Dybtg. c. 10 1/2', bygget af Eg 1868. Metalfast Klasse 5/6. 1. 1. Nyt Dæk 1894. Stor Rep. 1907.

Føl. 3490. Skon. 96 Reg., c. 165 dw., c. 55 Sldr. Dimens.: 86' x 21' x 9' Dybtg. 9 1/2', bygget af Eg Svendborg 1874. Galv. Jærn, Klasse 5/6 1. 1. lige udløbet. Nyt Dæk, stor Rep. 1897, kalfatret etc. 1906.

Alle Skibene er fint udrustede, dobbelt'gede Sejlstel og i enhver Henseende i fortrinlig Stand, sælges billig, hvis Handel kan ske snart.

Desuden mange andre Skibe i alle Størrelser.

Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau

ved Charlus Hvilsoem.

Havnegade 21. Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Hvilsoem“. Telefon 4705.

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 Bøjeude 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-Portogelner og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

395. Lystønder inddraget. Graaby, Nordøen. Lystønderne »Søren Jessens-Sønde«, »Jerg« og »Sandoddene« er atter inddraget for Is.
396. Lystønderne kan ikke ventes at være paa Station. Kattegat. Lystønderne kan ikke ventes at være paa Station.
397. Fyrskibet »Læse-Trindel« flyttet. Læse NØ. Kattegat. Fyrskibet »Læse-Trindel« er flyttet 3 Kbl N. 28° Ø. hen og ligger nu i 20 m Vand, c. 1 1/4 Sm NØ. for 2 m Stegrunden Læse-Trindel. 57° 26' N. Br. 11° 16' Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Lods, Side 210. Fyr-Fort. Nr. 92).
398. Lystønde inddraget. Kattegat. Lystønden »Tangen« er inddraget for Is.
399. Lystønder inddraget. Sundet. Lystønderne »Gilleleje-Flak N«, »Taarboek Rev« og »Knollene« er inddraget for Is.
400. Lystønder inddraget. Store-Bælt. Lystønderne S. for Sprogø og i Nyborg-Fjord er inddraget for Is.
401. Lystønder og Fløjteønde inddraget. Rødsand-Rønde og Gjesler. Østersøen. De to Lystønder Rødsand S. og Rødsand N. samt Fløjteønden Gjesler-Havn er inddraget.
402. Bro bygget. Mov. Limfjorden. Ved Mov, Limfjorden S.-Kyst, c. 4 Sm V. for Hals er bygget en Anlægsbro med 3,5 m Vand ved Yderenden. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211).
403. Ledelyr slukket. Masnedø. Smaalands-Farvandet. Masnedø Ledelyr er slukket for Is.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

404. Fyrskibe inddraget. Sundet. Sverrig. Ifølge Telegram fra Lods-kap-tajnen i Malmbø er Fyrskibene i Flinterønden og Fyr- og Lods-farvet »Malmbøredd« inddraget for Is.
405. Forestaaende Forandring af Fyr. Fyrskibet »Falsterborel«, 1 Aug. 1909 forandres Fyrene paa Fyrskibet »Falsterborel«. Det skal da vise eet hvidt Blink-fyr, der hver 15 Sek. giver Tre-Blink. Blink 1/2 Sek., Mørke 2 1/2 Sek., Blink 1/2

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Fvne til Meter og omvendt maas, saaledes Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor
Ved skriftlig Henvendelse maas Svarporto vedlægges.

425. Enistelegraf-Station. Cape San Antonio. Cuba. Den 1. Marts 1909 sæbnes ved Cape San Antonio en Enistelegraf-Station. Kaldetagslaverne er U. J.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

426. Lystønder udlagt. Forandring i Afmærkning. Santos. Brasilien. I Santos Havn er udlagt tre Lystønder, saaledes:
En grøn Lystønde, der viser hvidt Ek-Blink hver 10 Sek., ved et Vrag NV. for Limoes Point, 8, Kbl S. 83° V. fra Fort Barra Grande NV.-Hjørne og i S. 7° Ø. fra Mont Serat. En rød Lystønde, der viser rødt Ek-Blink hver 8 Sek. paa Løbeis Ø.-Side, tæt nedenfor Indløbet til Rio Santo Anarzo, 11 Kbl N. 64° Ø. fra Fort Barra Grande NV.-Hjørne. En rød Lystønde, der viser hvidt Ek-Blink hver 8 Sek. paa Løbeis Ø.-Side, ved S.-Enden af Baixo do Pary, 15, Kbl N. 46° Ø. fra Fort Barra Grande NV.-Hjørne.
En rød og hvid lodret stribet Spidstønde er udlagt paa Outerinhos Rock, 14 1/2 Kbl S. 56° Ø. fra Mont Serat. Den grønne Tønde ved et Vrag, 2 Kbl S. 69° V. fra Limoes Point N.-Ende, er inddraget. De to røde Tønder paa V.-Kanten af Baixo do Pary, 2 Sm S. 53° Ø. og 1,7 Sm S. 57° Ø. fra Mont Serat er inddraget. Mont Serat: 23° 56', S. Br. 46° 19', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 261. Kjøbenhavn 1909).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

427. Fortøende udlagt. Gibraltar. En Fortøende Nr. 15 er udlagt i Gibraltar Havn, 1 1/2 Kbl N. 73° V. fra NV.-Hjørnet af Coaling Island. 36° 8' N. Br. 5° 21' V. Lgd.
428. Midlertidigt Fyrs Plads. Punta Pezzo. Messina Strøde. Italien. Punta Pezzo midlertidige hvide, faste Fyr er anbragt i det gamle Fyrtaarn. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 332. Kjøbenhavn 1909).
429. Vrag. Ortona. Italien Ø.-Kyst. Damperen »Selmaunton« er sunket c. 1 Kbl Ø. for Ortona Molehoved.
430. Midlertidig Lystønde. Bari. Italien Ø.-Kyst. Naar Uddybningsmaskinen ved Bari Havn maa forlade Arbejdsstedet, udlægges en Lystønde, der viser rødt, fast Lys, ved Uddybningsmaskinens Ankre.
431. Grunde. Inconronata Insel SV. Østerrig-Ungarn. Paa 4, m Grunden SØ. for Eiland Silo Malo, 2 Kbl N. 18° V. for Eiland Prinsjak NØ.-Spids, er fundet 3, m Vand. 43° 50', N. Br. 15° 14', V. Lgd. Eiland Balon og Eiland Borovnik er forbundet med en Ryg med kun 7 m Vand. 43° 48', N. Br. 15° 15', Ø. Lgd. V. for N.-Spidsen af Eiland Panitola Velika, SØ. for Insel Jadra, ligger 10 m Grøn-sen 3/4 Kbl fra Pynten. 43° 45', N. Br. 15° 20', Ø. Lgd.
432. Fyr tændt. Pakostane. Paa Pakostane Molehoved er tændt et midlertidigt, fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 33° V. gennem S. til S. 45° Ø., grønt Lys fra S. 45° Ø. til S. 67° Ø. Flammens Høide: 4, m. Synsviddon: 2 Sm. Med Naard Kuling maa man ikke stole paa, at Fyret brænder. 43° 54', N. Br. 15° 30', Ø. Lgd.
433. Landmærke. Grigorevka. Odessa NV. Rusland. I Landshylen Grigorevka staaer en høj Skorstøen, som er et kendeligt Landmærke, 2 1/2 Kbl N. 50° V. fra Grigorevka Kystvagt, c. 12 Sm NØ. for Odessa. 46° 35' 57" N. Br. 31° 0' 10" Ø. Lgd.
434. Telegrafkabel. Sevastopol. Krim. I Sevastopol Havn ligger et Telegrafkabel tværs over den S.-lige Inderbugt i S. 84° V. fra Admiralitets elektriske Station. Det er afmærket med to graa Pæle paa V.-Kysten og een graa Pæl paa Ø.-Kysten. Om Natten vises røde Fyr fra Pælene. En rød Fortøende med to hvide Tønder ligger midt i Bugten, 42 m S. for Kablet. Det er forbundet af ankre over Kablet.

Søk, Mærke 2½ Sek., Blink ½ Sek., Mærke 3½ Sek., Skibet faar et Tæsnr til Fyret og een Mast. (Kort Nr. 139, 157, 160, 182 og 210. Danske Løds, Side 294).

408. Farvandsmærket. Viborg Distrikt, Finke Bugt, Finland, Et Farvandsmærke med 7 m Dybde er afmærket fra Tappuransari til Maksimali Vik. 60° 35' N. Br. 29° 28' Ø. Lgd. til 60° 28' N. Br. 28° 35' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

407. Afmærkning forandret. Als Sund og Sønderborg Bugt, Lysekøge, Forandringen i Afmærkningen i Als Sund og Sønderborg Bugt er nu foretaget. Paa Nittetgrund er Dybdene 9,2 m. Den hvide Spirrende med Ø-lig Topbetegnelse ved Hellsbank Ø-Kant er mærket "Hellsbank Ø" og ligger i 22 m Vand. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 230. Kjøbenhavn 1909). (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

408. Grund afmærket. Steingrund, Hølgeland ØNØ, Tyskland. Grunden c. 4 Sm NB, for Lorelei Bank hedder Steingrund. Den er afmærket saaledes: En hvid Spirrende, med N-lig Topbetegnelse, der ligger i 10 m Vand, og er mærket "Steingr. N.v. 54° 14' N. Br. 8° 37' Ø. Lgd. En hvid Lystønde med S-lig Topbetegnelse mærket "Steingrund S", der ligger i 10,2 m Vand, og viser rød Et-Blink hver 7½ Sek., Blink 2½ Sek., Mærke 5 Sek. 54° 13' N. Br. 8° 37' Ø. Lgd. Begge Tønder indtages i Begyndelsen af December og udlægges atter, naar muligt, i Februar. (Kort Nr. 119 og 180).

409. Fyrskibet "Elbe III" midlertidig ombyttet. Elben. Fyrskibet "Elbe III" er midlertidig ombyttet med et tomstærkt Reserverfyrskib. Alle Signaler er uforandret.

410. Skydeøvelser. Cuxhaven. Elben. Fra 1. April til 3. Juni 1909 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven. Pladsen begrænses mod N. af en Linie mellem Tønderne N og 9 (eller Tønde J — Fyrskibet "Elbe IV" — Tønde 7), mod S. af Linien Altonabruch Kirke — Tønde 17. Dampere med rød Flag eller rød Lanterne ligger ude. Naar der skydes, hejses Flag B paa Batteriet, hvortil der skydes, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Signaler og Anvisninger skal ubetinget følges.

411. Fyrskibet "Osteriff" indtaget. Elben. I følge Telegram fra "Marineamt" i Berlin er Fyrskibet "Osteriff" indtaget for 1a.

412. Lystønder udlagt. Jade. I følge Telegram fra "Marineamt" i Berlin er Lystønderne A J/C, 8/9 og 9 i Jade atter udlagt.

413. Skydeøvelser. Jade. Fra 25. Marts til 20. Maj 1909 afholdes Skydeøvelser i Jade. Pladsen begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Tønde 13, mod S. af Breddeparallellen gennem Seefeld Kirke. Naar der skydes, ligger Dampere med rød Flag ude, og rød Flag er hejst paa et eller flere af Batterierne; Pladsen er da spærret for al Sejlads. Anvisninger skal ubetinget følges.

414. Taagesignal. Bulls Nosa. Chatham Værft. River Medway. England. Paa Bulls Nosa mellem Indløbene til North Lock og South Lock, gives i den Tid, der arbejdes paa Værftet, Taagesignaler med Strene, der hver 2 Minutter giver et langt og et kort Stød. 51° 24' N. Br. 0° 33' Ø. Lgd.

415. Lys- og Klokketønde ombyttet med Lystønde. Hull Road. Humbers. Lys- og Klokketønde Nr. 11, Lower West Middle, er til Forsyng ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. Tønden kan indtages uden Varsel. 53° 44' N. Br. 0° 18' V. Lgd.

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

416. Afmærkning af Vrag forandret. Havre, Frankrig. Den grønne Vraglystønde ved Vraget af Damperen "Corrientes" paa Havre Red er forandret til at vise rød Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mærke 10 Sek. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 3007. Kjøbenhavn 1908).

417. Fyr atter tændt og Baaske opført. St. Eilier, Jersey, Channel Islands. Det røde, faste Fyr paa Baakon paa Demie de Pas er atter tændt, 49° 9' N. Br. 2° 6' V. Lgd. Baakon paa Platte Rock er atter opført, 49° 10' N. Br. 2° 7' V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 314. Kjøbenhavn 1909).

418. Afmærkning. Forandring af Fyr. North Bank. Dublin Bar. Irland Ø-Kyst. Afmærkningen paa Dublin Bar er nu saaledes:

North Bar røde, spidse Lystønde, der viser rød Lys med En-Formærkelser hver 4 Sek., ligger i 7,2 m Vand, 14,2 Kbl N. 85° Ø. fra North Bull Fyr. South Bar sorte, cylindriske Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 4 Sek., ligger i 7,2 m Vand, 13,2 Kbl S. 72° Ø. fra North Bull Fyr. South Bar sorte Stump-tønde, som læs 8 Kbl S. 61° Ø. fra North Bull Fyr, er indtaget. North Bull Fyr: 59° 20' N. Br. 6° 9' V. Lgd.

North Bank Fyr, 1 Sm N. 89° V. fra North Bull Fyr, viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 8 Sek.

Paa North Bank staar en rød Baaske Nr. 4 med Ballon 450 m S. 89° V. fra North Bank Fyr.

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

419. Vrag borttaget. Pointe de Sahlaux. Ile de Ré, Frankrig. Vraget af "Falcon", c. 5 Kbl fra Isle de Ré, er uskadeliggjort. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 188. Kjøbenhavn 1909).

420. Fyr forandret. Ferrière og Gariette. Giroude. Flamens Højde. 6 m. Røde, faste Fyr er fortrækket og andrægt paa hvide Baaker. Flamens Højde. 6 m. Lysoeyen: 3½ Sm.

421. Forestaende Forandring af Fyr. Fyrskibet "Nantucket Shoals". Massachusetts. Forende Stater i Nord-Amerika. Om trent den 15. Juni 1909 forandres Fyrene paa Fyrskibet "Nantucket Shoals" til at vise eet hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 15 Sek., Lys 12 Sek., Mærke 3 Sek. Fyret vises fra Folkemasten. 40° 37' 57" N. Br. 69° 36' 33" V. Lgd.

422. Forestaende Forandring af Fyr. Fyrskibet "Diamond Shoals", North Carolina. Om trent den 20. Maj 1909 forandres Fyrene paa Fyrskibene Nr. 71 og 72, som afvekslende ligger paa Fyrskibet "Diamond Shoals" Station. De skal da vise eet hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 15 Sek., Lys 12 Sek., Mærke 3 Sek. 35° 5' 10" N. Br. 75° 18' 42" V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 44. Kjøbenhavn 1909).

VI. Vestindien, Mexikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

423. Afmærkning forandret. Hillsboro Bay. Tampa Bay. Florida. Forende Stater i Nord-Amerika. Den gråvede Rende i Hillsboro Bay mellem Gadsden Point og Tampa er nu afmærket saaledes:

Stumpønde Nr. 3 er flyttet til V-Siden af første Drejnings rede Ende. En Stumpønde Nr. 3 A er udlagt paa V-Siden af første Drejnings øvre Ende. En Stumpønde Nr. 2 er udlagt ved Ø-Spidsen af den første Drejning. Stumpønde Nr. 5 er flyttet til V-Siden af den anden Drejnings rede Ende. En Stumpønde Nr. 6 A er udlagt ved V-Siden af den anden Drejnings øvre Ende. En Stumpønde Nr. 4 er udlagt ved Spidsen af den anden Drejning. Spidsønde Nr. 2 har nu Nr. 6. En Spirrende Nr. 8 er udlagt paa Ø-Kant af Renden midt imellem Nr. 2 og Nr. 7. En Spirrende Nr. 10 er udlagt paa Ø-Kant af Løbet midt imellem Nr. 9 og Nr. 11. Stumpønde Nr. 13 er flyttet til V-Siden af den sidste Drejnings rede Ende. En Stumpønde Nr. 13 A er udlagt ved V-Siden af den sidste Drejnings øvre Ende. En Spidsønde Nr. 12 er udlagt ved Ø-Spidsen af den sidste Drejnings rede Ende. En Spidsønde Nr. 12 er udlagt ved Ø-Spidsen af den sidste Drejnings øvre Ende.

424. Forestaende Forandring af Fyr. Bolivar Point. Galveston Bay. Om trent den 18. Marts 1909 forandres Bolivar Point Fyr til at vise hvidt Et-Blink hver 15 Sek. Samtidig forstærkes Fyret. 29° 22' 57" N. Br. 94° 46' 07" V. Lgd.

435. **Grunde, Great Pass, Alexandria, Egypten.** Ved Great Pass ligger en 5/2 m Grund 350 m N. 60° Ø, fra Outer Beacon, som staar paa 31° 10' N. Br. 29° 48' Ø. Lgd. Paa 3 m Grunden 630 m S. 71° Ø, fra Outer Beacon er fundet 1,5 m. Der kan vere mindre Vand end angivet i Kortet paa Grundene paa begge Sider af Great Pass.

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

436. **Fortøjtender udlagt. Quarantine Ankerplads. Perim Harbour. Røde Hav.** I Shand Bay, Perim Harbour, er udlagt to Fortøjtender for Skibe, som have Pilegrimme ombord. De ligger henholdsvis 770 m N. 81° Ø. og 760 m N. 66° Ø. fra Pirie Point Fyr. 12° 38', N. Br. 43° 24', Ø. Lgd.
 437. **Grund, Cyclops Reef, Ceylon S.-Kyst.** Mellem Cyclops Reef og Potana Reef mod V. findes inact Lob, de to Rev er forbundet til et. I Ledelinien, Mandagale Hill overet med Potana Point er der kun 5,5 m Vand. Cyclops Reef: 6° 21' N. Br. 81° 35', Ø. Lgd.
 438. **Fyr slukket. Aarakan River, Birma.** Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Stenpiren i Akyab Harbour er slukket. Pieren er ødelagt i en Cyclon. 20° 8' N. Br. 92° 54', 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 70 Norfolk. Westküste von Schleswig-Holstein. 1:100,000. 3,10 M.
 R 65 Ostsee. Küste von Pommern. 1:150,000. 3,10 M.
 N 209 Haringvliet, Krammer, Volkerak en Hollandsch Diep. 1:30,000. f. 2,80.
 N 2478 Forenede Stater i Nord-Amerika: 2d edition. North America. — East Coast of Mexico: Puerto Mexico (Coatzacoalcos Harbor).
 † 2478 (1st edition).

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 20.

Fyrskibet „Fladen“ udlagt Kattegat.
 Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Göteborg har Fyrskibet „Fladen“ indtaget sin Station.
 Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 17. Februar 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 22.

Fyrskib inddraget. Falsterboref. Sundet.
 Lods-kaptajnen i Malme meddeler, at Fyrskibet Falsterboref har forladt sin Station for Is.
 Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 18. Februar 1909.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Febr. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	80 1/4	80	80 1/4
Danmark	—	—	—
Norden	75 1/2	75 1/2	75 1/4
Kjøbenhavn	—	29 1/2	30 1/2
Carl	—	—	—
Dannebrog	—	65 1/2	67
Skjold	—	44 1/4	46
Urania	—	—	—
Union	—	30 1/2	32
Dampsk. af 1896	—	65 1/2	67 1/2
Højmdal	—	—	—
Østasiatiske	131 1/2	131 1/2	131 1/4
Østersøen	—	26 1/2	35
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	66	70
Torm	—	—	—
Inga	—	28	31
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	37 1/2	38
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88	—	101	103
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
5 % Østasiask. Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 1/2 % uops. Stats.	—	95	97
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	85	85 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.	—	87 1/2	89 1/2
4 % — — 1. Serie	93 1/4	93	93 1/4
4 % — — 2. Serie	—	94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.	—	87 1/2	89 1/2
4 % — — —	—	92 1/4	92 1/2
3 1/2 % Landkreditk.	—	91 1/2	93 1/2
4 % Østift. Kreditf.	—	98	93 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	159 1/4	153 1/4	154
Privatbank	101 1/2	101 1/2	101 1/2
Landmandsbank	134 1/2	134 1/2	134 1/4
Handelsbank	135	134 1/2	135
Grundejerbank	96 1/4	93 1/4	93 1/2
Burm. & Wain	62	51 1/2	51 1/2
Helsingørs Jærnsk.	93	92 1/2	92 1/4
Sukkertabr.	236 1/4	236 1/4	236 1/2
Bryggeri Aktier	141	140 1/4	140 1/4

Vekselkurser d. 16. Februar 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	98.90	98.75
London	18.22	18.19
Paris	72.74	—
Amsterdam	150.75	—
Wien	76.10	—

Notering paa Berlins Bers d. 16. Februar 1909.

Russiske Noter	216.15
4 % Russiske Consols	85.50
3 1/2 % — Boden Kredit	77.25
5 % Mexikanske 1899	101.20
5 % Rumænske Stats	101.40
4 % — — 1890	93.60

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

„Foren. Dampsk.“ 56,000, „Norden“ 28,000, „København“ 66,000, „Dannebrog“ 6,000, „Union“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 16,000, Dansk-russisk“ 88,000, Østasiatisk Comp.“ 88,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, I Oldbodgade 5,
1ste Klassee Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassee Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varerne tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klassee Kød anvendes
Forlang Prisliste eller Tilbud.
Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 466 & 500.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

**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.

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

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. 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 Uæj og til lidelukning
„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hasna“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassee dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.



**Wigzell's
Patent Loddemaskine**
er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.
Eneforhandling for Danmark:
VALD. JH. LARSEN.
ved
BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincohns. Telefon 3283.

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 Baadenee Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

„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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 23. Februar 1909.

16. 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 - Wirerop
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.




Køb Deres Forbrug af
Børstenbinder-Arbejde
direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigst og bedst.
Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
Levanger - - - - - 7.00
Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00
Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Priser.
HANS PREHN
Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.
Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**
Forretningen grundlagt 1874.
Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.
Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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

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

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

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
tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taar
Premier. Agenturer i de fleste Provinser.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.
Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034

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



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjobmagergade 13.

Kunstfyrværker Fritz Busch
anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Originalt engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sefartsafdeling.
Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej, V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6037. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

V. Larsen. Fødevarerforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarende Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyrh & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Norrlands Stufvareförbund

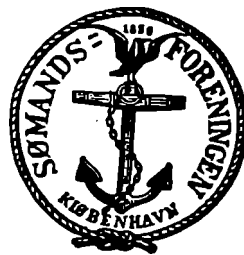
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.



Sømandsforeningens

Generalforsamling afholdes Lørdag den 6. Marts Kl. 8 i Børsens Forsamlingsaal (Indgang under Rampen).

Det reviderede Regnskab for 1908 forelægges. Beretning gives om Foreningens Virksomhed.

Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Kaptajn i Sætetan Henri Konow og Skibsreder Th. Sonne, der fratræder efter Tur.

Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, Februar 1909.

Bestyrelsen.

Livsstilling!

En Sø- & Herreekviperingsforretning i udmærket Drift er til Afstaaelse. En Navigator, der er ked at Søen, med nogen Kapital, kan komme ind til en behagelig og god Livsstilling.

Billet, mrk.: „1667“, modtager dette Blad.

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.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

raas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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.

Kjøbenhavn, den 23. Februar 1909.

San Francisco som Ordrehavn. Flere norske og udenlandske Rederier, som har Skibe i Fart paa Stillehavet, har i den senere Tid begyndt at anvende San Francisco som Ordrehavn, fortæller »Norg. Sjøfartst.». Men Udgifterne herved er saa store, at en Reder sikkert ikke gentager Forsøget, hvis han kan undgaa det.

Et norsk Rederi meddelede saaledes, at det havde et Dampskib paa 2,789 Tons og 13½ Fods Dybgaende derovre d. 13. Oktober 1908. Skibet prajede en Lods udenfor og fik af denne Besked om at gaa til Port Townsend for Ordre. Man maa forbaus over, hvad denne Besked, der maaske højst tog nogle faa Minuter, kostede Rederiet. Der maatte nemlig betales Lodspenge, som om Lods var benyttet. Loven er saadan, og det nytter ikke at protestere.

6 Dollars pr. Fod Dybgaende = 81 Dollars. Desuden 6 Cents pr. Ton eller 167,34 Dollars, ialt 248,34 Dollars, ene og alene for at praje en Lods og faa Ordre!

Et Firma i San Francisco mener, at det er unødvendigt at betale disse store Omkostninger for en saadan Bagatel, hvis man bare har en dygtig Agent paa Stedet; det er nemlig unødvendigt at benytte Lodsene til Ordregivningen. Det er nok at sende en lille Dampbaad ud, og det koster kun c. 50 Dollars.

Panama-Kanalen. Et Telegram fra Panama til New York meddelede d. 8. Februar, at den designerede Præsident for De forenede Stater, Mr. Taft, er afsejlet til New Orleans efterat have udtalt sin Tilfredshed med Organisationen af Arbejdet og Fremskridtene ved Kanalbygningen.

Panama-Kanalens Overingeniør anslaaer de samlede Udgifter ved Arbejdets Udførelse til 59,400,000 £, og mener, at der endnu vil være c. 111,000,000 Kubik-Yards at udgrave.

Kanal mellem Venern og Kattegat. En svensk, kongelig Kommission paa 12 Medlemmer med Landshofding, Friherre Lagerbring som Ordfører, er nedsat, meddelede »Norg. Sjøfartst.». Kommissionen skal udføre Spørgsmaalet om Kanalforbindelsen mellem Venern og Kattegat. Der foreligger Alternativerne: En Kanal mellem Uddevalla og Venern og en Fordybning af Trollhätakanalen.

Oceandampernes Forsyning med traadløs Telegraf. Washington, 16. Februar. (Ritz. Bur.) Et af Repræsentanternes Hus vedtaget Lovforslag om Oceandampernes Forsyning med traadløs Telegraf gaar ud paa, at alle Oceandampere, der befordrer Passagerer og anløber Havne i De Forenede Stater inden et Aar skal være forsynet med Apparater til traadløs Telegraf. Overtrædelse af Loven straffes med Fængsel indtil 1 Aar og Bøder indtil 3000 Dollars.

Skagens Sømandshjem staar nu færdigt til at tages i Brug. Den 28de Februar faar det sin højtidelige Indvielse. Den statelige Bygning, der fuldt monteret har kostet c. 20,000 Kr., vil formentlig i Fremtiden blive det naturlige Midtpunkt for de talrige Fiskere, der bruger eller gæster Skagenshavnen. (»Berl. Tid.»)

De skandinaviske Sømandshjem i Hull, Liverpool, Marseille og Hamburg har i Januar i Aar været besøgt af tilsammen 138 Sømænd, hvoraf 16 danske,

40 norske, 41 svenske, 27 Finner og 14 af andre Nationaliteter. Der er skaffet Hyre til 73 og hjemsendt Kr. 4,340.

Mæglergebyrer i Genua. For et Aars Tid siden satte Genuas Mæglere deres Gebyrer op fra £ 5,5 til £ 7 for Skibe paa indtil 1,500 Netto Reg.-Tons og £ 10 for større Skibe, skriver »Norg. Sjøfartst.». Forhøjelsen blev begrundet med det forøgede Arbejde ved Skibes Ind- og Udklarering, samt Vanskeligheden ved at skaffe Losseplads og Vogne, Skibenes forøgede Størrelse, Arbejdernes Foreninger, de mange Modtagere o. s. v. En Del Redere har uden videre betalt disse temmelig store Gebyrer, medens andre har protesteret og forsøgt paa at bryde Mæglerens Enighed. Mæglerne advarer nu Rederne mod videre Forsøg herpaa, da det efter deres Mening kun vil være til Redernes Skade. De enkelte Mæglere vil da ganske og aldeles være overladt til Fagforeningernes Naade, naar der skal skaffes Folk til Losning, og dette vil kun gaa ud over Skibene, som derefter kan risikere Hundreder af Punds Tab. Sammenlutningen er det eneste Værn Mæglerne for Tiden har mod Arbejdernes Tyranni — uden den er Mæglerne, og med dem Rederne, magtesløse.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 15/09, afsagt den 3. Februar 1909. Kaptajn Franz Em. Dahlberg som Fører af Dampskibet »Alf» af Göteborg mod Skibsmæglerfirmaet Wonsild & Søn og Tømmerhandler Victor Høst.

Den 20. Oktober 1908 Kl. 7,30 Fm. ankom Dampskibet »Alf» af Göteborg til Københavns Kalkbrænderihavn med en Ladning Sparrer. Straks efter Ankomsten meldte Kaptajnen sig losseklar hos Mæglerne Wonsild & Søn, der skulde klarere Skibet og fik her, da Konnossementet lød paa Ordre, Meddelelse om, at Ladningsmodtageren var Tømmerhandler V. Høst, hvilket bekræftedes ved en samtidig indløben Skrivelse fra Befragterne, Firmaet Lilliesvärd & Co., Kristinehamn, der samtidig paalagde Kaptajnen kun at udlevere Ladningen til Hr. Høst mod Konnossement.

I Løbet af Dagen henvendte flere af Hr. Høsts Folk sig til Kaptajnen for at faa ham til at paabegynde Losningen. Tømmerhandler Høst havde ikke indløst Konnossementet, da han førte Forhandlinger med Befragterne om en Dekord i Prisen paa Grund af en formentlig Ukontraktmæssighed, men efterat der var bleven skaffet en Specifikation over Ladningen, og efterat en af Hr. Høsts Folk havde erklæret, at Konnossementet henlæu i Banken, og at det kunde være til Stede næste Formiddag, gik Kaptajnen ind paa at begynde Losningen næste Dags Morgen, dog med det Forbehold, at Ladningen skulde blive paa Kajen til Konnossementet næste Dag blev forevist.

Den 21. Kl. 7 Morgen paabegyndtes da Losningen, der fortsattes hele Dagen i sædvanlig Arbejdstid, uagtet intet Konnossement blev forevist, i hvilken Anledning Kaptajnen paany førte Forhandlinger dels med Tømmerhandler Høst personlig og dels med hans Folk. Efter Kaptajnens Udsagn blev der da givet ham et bestemt Løfte om, at Konnossementet skulde være til Stede næste Dags Formiddag, ligesom han tilkendegav, at han i modsat Fald vilde standse Losningen. Dette skete ogsaa den 22. Kl. 10¾ Fm., da, trods fornyet Henvendelse, intet Konnossement var fremkommen.

Der førtes nu Forhandlinger mellem Kaptajnen, en Repræsentant for Befragterne og Hr. Høst, og disse førte til, at Høst hos Firmaet Wonsild & Søn deponerede

Konnossementet og Fragtbeløbet med Kr. 1,817.14, medens Befragterne ved deres Repræsentant sammesteds deponerede Liggedagspenge for én Dag med 125 Kr., hvorefter Losningen genoptoges den 23. Oktober, Kl. 4 Em. Den 24. Kl. 10 $\frac{1}{4}$ Em. var Skibet udlosset, hvorefter Ladingen blev eftertalt og udleveret Kl. 12 $\frac{1}{2}$ Em. samme Dag. Fragtbeløbet udbetaltes senere Kaptajnen med Undtagelse af Kr. 56.70, som Wonsild & Søn efter Ordre fra Hr. Høst tilbageholdt til Dækning af et tilsvarende Beløb i Ventepenge, der paa Grund af Losningens Standsning var udbetalt af Hr. Høst til det af ham antagne Lossemandskab. Af de deponerede Liggedagspenge udbetaltes Halvdelen Kaptajnen, der, efter hvad der maa betragtes som *in confesso*, herfor udstedte uforbeholden Kvittering, medens den anden Halvdel Kr. 62.50 tilbagebetaltes Befragterne.

Under nærværende Sag søger nu Citanten Kaptajn Franz Em. Dahlberg, som Fører af Dampskibet »Alf« af Göteborg, de Indstævnte Skibsinæglerfirmaet Wonsild & Søn og Tømmerhandler Victor Høst *in solidum* til Betaling af de to fornævnte Beløb Kr. 56.70 og Kr. 62.50 eller Kr. 119.20 med Renter og Sagens Omkostninger, medens Indstævnte paastår sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

De Indstævnte indrømmer, at Kaptajnen havde været i sin gode Ret til at nægte at paabegynde Udlosningen indtil Konnossementet kom til Stede, men hævder, at han efter at være gaaet ind paa at paabegynde Udlosningen, saaledes at Tømmerhandler Høst engagerede Mandskab, ikke havde Ret til at standse den og derved bevirke, at det engagerede Mandskab fik Krav paa Ventepenge. De mener derfor Citanten pligtig at refundere dette Beløb; men heri findes der ikke at kunne gives dem Medhold. Saaledes som Sagen foreligger, skønnes Afbrydelsen af Losningen fuldt berettiget, og det maa blive Tømmerhandler Høsts egen Sag at betale det af ham engagerede Mandskab, hvad dette maatte have til gode. Da Beløbet Kr. 56.70 endnu er deponeret hos Wonsild & Søn vil begge de Indstævnte *in solidum* have at tilsvare Citanten dette Beløb med Renter.

Hvad angaar den Citanten mulig tilkommende Overliggedagsgodtgørelse findes der, da Halvdelen af det i sin Tid af Befragterens Repræsentant deponerede Beløb er denne tilbagebetalt efter at Kaptajnen var gaaet ind paa at nøjes med den anden Halvdel, ikke at kunne rettes yderligere Krav mod nogen af de Indstævnte. En Paastand fra Citantens Side om, at han mundtlig overfor Indstævnte Wonsild & Søn har taget Forbehold om, at den afgivne Kvittering kun skulde være Bevis for fuld Fyldstgørelse under Forudsætning af, at Sagen ordnedes uden Proces, har han ikke bevist. De Indstævnte vil derfor forsaavidt være at frifinde.

Sagens Omkostninger hævses.

Republic's Undergang.

Fra Washington har »Kölnische Zeitung« modtaget en udførlig Beretning om Damperen »Republic's Undergang, der indeholder saa mange Enkeltheder om Ulykken, berettet af Øjenvidner, at den kan paaregne Interesse:

»Republic« af White Star Linien var et smukt, kun seks Aar gammelt, firmastet Dobbeltkrue-Skib paa 15,378 Brutto Tons, 174 Meter langt, 20 Meter bredt og 7 Meter dybt.

Lørdag Morgen d. 23. Januar befandt »Republic« sig i tæt Taage 26 Sm. Syd for den lille Ø Nantucket, der ligger 200 Sm. fra New Yorks Havn og er forsynet med et Fyrtaarn og en Station for traadløs Telegrafering, hvor-

fra den melder alle forbisejlende Skibe til Havnebestyrelsen i New York. »Republic« var paa Rejse til Middelhavet og havde forladt New York Kl. 3 Fredag Eftermiddag med 252 Kahytspassagerer, 211 Mellemdækspassagerer og 298 Mands Besætning. Blandt andet havde Skibet i sin Last 500 Tons Forraad, bestemt for den amerikanske Flaade. Skibet havde allerede været femten Timer i Taagen og gik, som det antages, med mindsket Fart, men dog fremad i den rigtige Kurs.

Kl. 5 $\frac{3}{4}$ Lørdag Morgen hørte Føreren Kapt. Sealby en svag Tone af et Taagsignal, hvorfor han holdt skarpt Udkig for at opdage det paagældende Skib. Faa Minuter senere kom Boven af et andet Skib frem af Mørket agten for »Republic's Kommandobro og borede med vældig Magt sin Forstævn ind i »Republic's Agterskib, gennemskar Kahytterne, væltede Gangbroen ned og stoppede først i det indre af Maskinrummet.

Alle om Bord sprang ud af Køjerne og ilede op paa Dækket, skrækslagne og kun iført de nødvendige Klædningsstykker. Her erfarede man, at to Passagerer var bleven dræbt og flere haardt saarede i den gennemskaarne Kahyt. Imidlertid — der var vel gaaet fem Minutter siden Sammenstødet — trak det fremmede Skib sin Bort tilbage, og Vandet styrtede ind gennem det uhyre Hul; Dynamomaskinen stoppede, og natligt Mørke bredte sig over hele Skibet. Samtidig erfarede man dog, at de vandtætte Skodder i Agterskibet holdt, saa der ingen overhængende Fare var. I Maskinrummet havde den vagthavende Maskinmester, førend han veg for Vandet, truffet alle Forholdsregler for at hindre en Kedeleksplosion. Allerede i dette Øjeblik fløj Nødraabet om Hjælp ud i Natten og Taagen ad den vidunderlige Vej som den traadløse Telegraf betegner. Telegrafisten ved Marconi-Stationen om Bord, en ung Mand paa 25 Aar ved Navn Binns, var straks efter Sammenstødet ileet til sine Apparater og havde fundet dem ubeskadigede, uagtet Boven af det fremmede Skib havde nedrevet hele den ene Væg i hans Telegrafkammer. Vandet spærrede ham Vejen til Kaptajnen, derfor gav han ved Hjælp af sine Akkumulatører, som han var henvist til, efterat Dynamomaskinen var gaaet i Staa, paa eget Ansvar det internationale Nød-signal C. Q. D. Nu fandt Kaptajnens Steward ham og førte ham til denne, der straks lod Passagererne underrette om Situationen og de trufne Foranstaltninger. Da Binns nogle Minuter senere igen sad ved sine Apparater, modtog han allerede Svar fra Stationen paa Nantucket, at den havde modtaget hans Nødraab og ladet det gaa videre til Skibe i Nærheden. Ogsaa New York var blevet underrettet om Ulykken, saaledes at allerede Eftermiddagsbladene kunde bringe Meddelelse derom.

Imidlertid havde Kaptajn Sealby, »Republic's Fører, udsendt en Baad for at søge efter det fremmede Skib, som var forsvundet i Mørket. Der gik to Timer — Natten var nu blevet til en kold, uhyggelig Taagedag — inden Baaden fandt den søgte Damper, som viste sig at være den italienske Damper »Florida«, et Skib, der næppe var to Tredjedel saa stort som »Republic«. Den var paa Rejse fra Italien til New York med 900 Udvandrere om Bord. »Florida's Kaptajn meddelte Baadofficeren, at hans Skib vel var beskadiget, men ikke synkefærdigt, hvorfor han vilde komme »Republic« til Hjælp. Efter endnu en Time laa begge Damperne igen i Nærheden af hinanden uden dog at kunne ses paa Grund af Taagen.

Samtidig med at de første Passagerer blev overført fra »Republic« til »Florida«, indløb den glædelige Efterretning til Marconi-stationen, at mellem de mange Skibe, som var under Vejs til Ulykkesstedet, befandt sig den store Damper »Baltic«, der var saa nær, at den kunde opfatte de svage Meldinger fra Akkumulatoren paa »Republic« og derfor saa meget hurtigere og sikrere kunde styre efter den.

Overførelsen af Passagererne til »Florida« blev fuld-

bragt i Løbet af Morgenen under rolige Vejrforhold og i den bedste Orden. Henimod Middag lettede Taagen lidt, saa man kunde se hinanden fra begge Skibe. Det viste sig, at Italieneren ogsaa var slemt medtaget, idet dens Bøv var en eneste Ruinhob, mellem hvis sammenbøjede Plader tre unge Matroser, som havde haft deres Køjplads helt forude, laa knust.

Efter Overførelsen af Passagererne var »Republic«s Mandskab sendt tilbage til deres Kaptajn, der nærrede det Haab, at hans Skib kunde reddes ved Hjælp af de tililende Skibe. Det syntes ogsaa betænkeligt at laste »Florida« yderligere, da Baaden bragte saa lidet trøstende Meldinger fra den, at Binns telegrafisk opfordrede de sig nærmende Skibe og fremsfor alle »Baltic« til at komme til Stede saa hurtigt som muligt. Taagen gav herved igen et Bevis paa sin Uegennemtrængelighed. Fra Morgen til Aften søgte den franske Damper »La Lorraine« efter Ulykkesstedet for derefter, da »Baltic«s Ankomst var meldt den, at sejle videre uden at have set et eneste af de søgte Skibe. Kun en lille Slæbedamper kom til Sync denne Aften, kort før »Baltic« indtraf paa Ulykkesstedet, men efter Kæmpeskibets Ankomst havde man ikke mere nogen Brug for den.

»Baltic« tog nu først »Republic«s Mandskab om Bord og derefter i Løbet af Natten samtlige »Florida«s Passagerer. Søen var imidlertid blevet meget urolig, og Overførelsen var forbundet med store Vanskeligheder, især voldte Overførelsen af de varmbloedige Italienerne meget Besvær, idet de flere Gange maatte holdes tilbage med Magt. En af dem trak endogsaa sin Kniv imod en af Styrmandene. Forskellige Smaauheld indtraf selvfølgelig under disse Omstændigheder, dog var, da Søndag Morgen oprandt, »Florida«s 2.000 Passagerer overført til »Baltic« uden en eneste alvorlig Ulykke.

Denne Morgen var Taagen endelig forsvundet, og nu indfandt der sig nye Hjælpere ved de havarerede Skibe. Først kom Damperen »New York«, som Kpt. Sealby sendte til Assistance for »Florida«, som Ledsager til Havn. »Republic« havde holdt sig overraskende godt, saa Kpt. Sealby fattede Haab om at redde Skibet, hvorfor han kaldte 37 Mand Frivillige tilbage af sine Folk fra »Baltic«. Med dem kom ogsaa Binns igen tilbage til sine telegrafiske Apparater. Da lidt senere Damperen »Furnessa« og Vragødelæggeren »Seneca« kom til Stede, tiltraadte »Baltic« med sin Kæmpelast af Mennesker, og »Florida«, ledsaget af Damperen »New York«, Rejsen til New York.

»Seneca« og »Furnessa« samt en Toldkutter »Gresham« forsøgte nu at slæbe »Republic« til det nærmeste Land, eller i det mindste ind paa lavere Vand. Man arbejdede hele Dagen; men det viste sig snart, at man havde overvurderet »Republic«s Modstandskraft. Kl. 4 om Eftermiddagen var Skibet allerede sunket saa dybt, at Kaplajnen maatte sende sit Mandskab over paa »Gresham«, og kun han og 2den Styrmand Williams blev paa det synkende Skib. Om deres sidste Timer om Bord vil vi nu lade Kpt. Sealby selv berette:

»Det var nu igen blevet Aften. Overalt paa Vraget hørte man Knagen og Bragen. Søen gik højt, og Damperens Hæk sank hurtigt. Da besluttede vi at forlade det synkende Skib. Jeg beordrede Williams til at afbrænde Blaalyt og affyrede fem Revolverskud for at give Signal til de i Nærheden værende Baade. Imidlertid var Hækken sunket saa dybt og Forskibet løftet saa højt i Vejret, at vi kun med Vanskelighed kunde gaa tilvejs i Takkelagen. Jeg entrede op til Toplanterne for at afbrænde mine Blaalyt dér; men de var blevet vaade. Nu affyrede jeg mit sidste Revolverskud, da Vandet allerede naaede mig op under Armene. Vandet omkring mig var et fraadende Skum, som jeg maatte lade mig falde ned i. Min Kappe, i hvis Lomme jeg havde Revolveren og en Kikkert, gjorde mig det vanskeligt at svømme. Da greb jeg en drivende Luge, kravlede op paa den og laa der, saa

lang jeg var. Imidlertid afsøgte Dampernes Lyskaster Vandfladen, og det forekom mig en uendelig Tid, inden jeg kom indenfor deres Kred. Jeg havde ladet Revolveren paany, og da de indfledte Patroner ikke var blevet vaade, affyrede jeg den, idet jeg tillige raable af al Kraft; men nu følte jeg, at det var paa Slutningen med mine Kræfter. Endnu svingede jeg et Par Gange et Lommeterklæde, som jeg lige havde fisket op, og blev da opdaget og oplaget af Toldkutteren »Gresham«, hvor jeg genfandt Williams, som jeg ikke havde turdet haabe at gense mere i dette Liv.« —

»Republic« ligger ikke langt fra »No Mans Land«, en lille Ø Syd for »Marthas Winyard Island«, i Nærheden af Massachusetts Kyst, i 150 Fod Vand.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er al Sejlads med Undtagelse af Østnorge indstillet paa Grund af Ishindringer og som Følge deraf samt i Forbindelse med de yderst faa Fragttilbud gøres der ikke Forretninger ud over enkelte Islaster fra Østnorge for dér liggende Sejlere til lave Fragrater. Det er indlysende, at det enkelte Land ikke kan tilfredsstille Behovet af Laster, og Befragterne generer sig ikke ved at byde saa usle Rater, at Fragten ikke kan dække Udgifterne. Forudbefragning fra Botenhavet er ligeledes uden Liv og med Undtagelse af en enkelt febrilsk anlagt Reder, holder disse sig tilbage fra at slutte under Raterne. Returfragter Vest fra er ligeledes faa i Antal og Raterne lave, saa at der ogsaa i den Retning kun gøres meget faa Forretninger for de faa Sejlere, der er i Fart. Forholdene er saaledes meget daarlige i det hele taget, og Rederne vil staa sig bedst ved at forholde sig rolige og ikke forcere Afskibninger som ikke lønner sig.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

150 Tons Kartofler Koldbykaas/Kristiania 5 Kr., 190 R. T. Is Kristianiafjord/Weymouth 6/6 (Kombinationslast), 70 Sdr. D/B, Boards Kristianssand/Trequier 33 Frcs., 110 Sdr. D/B Boards Sundsvall/St. Valery en caux 46 Frcs.

Angaaende de mindre Skibe er Forholdene stadig til dels uforandret. Fra Königsberg skrives, at der hidtil kun er gjort lidt Forretning i Korn og Oljekager, men man venter en Bedring og antager paa f. O. W. at kunne opnaa 14 à 15 M. Rugbasis. Danzig noterer pr. Marts/April flere Ladninger Rug 5 à 5½ M. til Danmark, Sydsverig samt til Libau 4½ M. Colberg sluttede atter i sidste Uge for Rug, ligeledes fra Stralsund til 4 M. og fra Greifswald til 4¼ M. Wismar er noget lavere stemt og byder kun 3½ M., hvortil der vel næppe faas Skib pr. aabne Vande at sejle i Ballast dertil.

Kjøbenhavn sluttede i den forløbne Uge for Hvede til Vejle og Svendborg 16 Øre og for Risfodermel til Rudkjøbing 17 Øre, Nakskov 18 Øre; ellers er det meget stille derfra.

Sverig søger stadig en Del Skibe paa f. O. W. til forskellige tyske Østersøhavne som nævnt i tidligere Beretninger; dette kan suppleres med følgende senere Ordres, saaledes Gadesten til Barth, Lübeck, Swinemünde 3¼ M., Königsberg 3½ M., Hamburg, Altona 3¾ à 4 M., samt Kantsten til Kiel 4 M., Wismar 3½ M. alt fra sydsvenske Pladser.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Skandia«

holdt d. 17. ds. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører V. S. Salomonsen.

Grosserer A. Erlandsen aflagde Beretningen.

Selskabet havde i det forløbne Aar arbejdet støt og roligt. En i forrige Aarsberetning omtalt Nybygning samt Overtagelsen af Dampskibet »Skimfaxe« nødvendiggjorde Aktiekapitalens Udvidelse fra 170,000 Kr. til 400,000 Kr. Begge de nyanskaffede Skibe havde vist sig særdeles fordelagtige i Lastevne og overordentlig økonomiske med Hensyn til Kulforbrug.

Skont Aaret 1908 for Skibsfarten i al Almindelighed havde været meget slet, var det alligevel lykkedes at faa et forholdsvis godt Resultat ud af Selskabets Drift, hvilket væsentligt skyldtes de ret fordelagtige Kul-Fragtkontrakter, der afsluttedes ultimo 1907 og tilførte Selskabet over hele Aaret en væsentlig bedre Fragt, end der senere kunde opnaas. Selskabets Regnskab vilde være bedre, dersom ikke »Rimfaxe« havde lidt Haveri i Nordsøen i Oktober Maaned f. A., hvilket påførte Selskabet et ikke ringe Tab. Udsigterne for indeværende Aar synes ikke at tegne bedre end i det forløbne Aar; men da Selskabet i Lighed med i Fjor havde sikret sig Transporten af et stort Kvantum Kul til danske Havne til ret gode Fragter, frygtede man ikke, at dette Aars Resultat blev ringere end det nu forelægte.

Med Hensyn til Regnskabet bemærkedes særligt, at naar der henlagdes 39,000 Kr. til Reserve- og Fornyelsesfond, motiveredes denne store Henlæggelse med, at man foruden selve Forringelsen maatte tage Hensyn til, at Skibsværdien paa Grund af Konjunkturerne ogsaa er blevet lavere.

Derefter fremlagdes Regnskabet, hvorefter fremgik, at Netto Overskudet havde været 56,319 Kr., hvorefter Aktionærerne faar 17,000 Kr. eller 6 pCt.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Grosserer, cand. jur. H. Hamann genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

Havarier og Forlis.

Heimdals Krydsler af Kjøbenhavn, har d. 19. ds. i Sundet været i Kollision med engelsk Dampskib »Astrakan« af Liverpool. Denne sidste maatte ledsage »Heimdals« hertil, da denne havde erholdt temmelig stor Skade ved Kollisionen. »Astrakan« kunde fortsætte sin Rejse til Hjemstedet.

F. H. Kockum, Bugserdampskib af Malmø, kom d. 21. ds. ved Indsejlingen til Malmø i Kollision med den danske Dampfærge, der var for ndgaende. Færgen syntes ikke at have taget Skade og fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn. »F. H. Kockum«, der blev ramt i Bagbordets Bov, fik betydelig Skade, men kunde dog ved egen Hjælp fortsætte ind i Havnen.

Esbjerg, Dpsk. af Aarhus, kom d. 22. ds., paa Rojsen fra Libau til Kjøbenhavn med en Ladning Heste samt Passagerer, paa Grund ved Dragør. Skibet lur Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skibsfører Morten Rasmussen, Strynø, skal, i Folge »Svendsb. Amtst.«, paa Skibsbygger Ring Andersens Værft, Holmen, Svendborg, have bygget et nyt Skib, der skal rigges som fore and aft Skounert og skal kunne laste 100 Tons d. w. Skibet skal være færdigt til Aflevering den 1ste Septenber d. A. Skibsbyggeren skal i Bytte tage Rasmussens Jagt »De tvende Brødre« af Strynø.

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, Ainallegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Windau 14./2. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 21./2. — Algarve, Borries, ank. Marseille 20./2. — Anglo Døne, Wieneke, ank. hertil 22./2. — A. N. Hansen, Pauske, ank. hertil 20./2. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 21./2. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 13./2. — Arno, Struberg, pass. Hirtshals 21./2. hertil. — Aurora, Fischer, ank. hertil

22./2. — Baron Stjernblad, Thorkildsen, ank. Libau 15./2. — Beira, Lunge, ank. hertil 20./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 19./2. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 20./2. for Genua. — Christian IX, Holm, afg. herfra 20./2. til Königsberg. — Dagmar, Bøgvad, pass. Ouessant 21./2. for Bordeaux. — Douro, Ørsted, afg. Oporto 20./2. til Lissabon. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 11./2. hertil. — Frederik, Thomsen, afg. Pillau 21./2. hertil. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 18./2. til Kristianssand. — Hengest, Munch, ank. hertil 19./2. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 21./2. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Neapel 20./2. til Catania. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 18./2. — Kasan, Hansen, ank. Libau 18./2. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 10./2. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 22./2. til Frederiksstad. — Kursk, Gommesen, afg. Palermo 18./2. hertil. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 20./2. — Loire, Craignon, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. London 21./2. — Louisiana, Ørsted, oplagt her. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Galata 22./2. — Morsø, Ost-Jacobsen, ank. hertil 22./2. — Moskø, Jon Jønsen, ank. hertil 20./2. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. New York 14./2. hertil. — Nordjylland, Kragh, afg. London 21./2. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, dokker her. — Omsk, Harder, ank. Hull 20./2. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 13./2. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 20./2. — Perm, Christensen, afg. Libau 20./2. til London. — Pregel, Iversen, ank. Windau 19./2. — Riberhuus, Bonne-Lykke, ank. Danzig 19./2. — Saga, Wiherg, ank. hertil 19./2. — Seine, Damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. herfra 13./2. til Baltimore. — Tiber, Beck, oplagt her. — Tyr, Thanning, ank. hertil 22./2. — United States, Wulff, laster her.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gullport 16./2. til River Plate. — Michael Ontchoukoff, Ilarhoc, ank. Livorno 20./2. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newcastle 11./2. til Pozzuoli. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 15./1. til River Plate. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Pensacola 1./2. til Antwerpen. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11./1. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Riga 26./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Gullport 12./2. til Hamburg. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Windau 13./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Methil 19./2. til Neufahrwasser.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Valencia 19./2. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Newport 20./2. til Esbjerg. — Nordsoen, Gram, afg. Salobrena 18./2. til Valencia. — Ellen, Hansen, ank. Ronne 16./2. — Fylla, Christensen, afg. Livorno 19./2. til Valencia. — Cito, Jensen, ank. Lemmerder 18./2. — Bodil, Uldall, afg. Corcubion 17./2. til Saff. — Dagmar, Mathiasen, pass. Hirtshals 16./2. for Newport. — Nerna, Schiff, ank. Methil 19./2. — Alfa, Lauritsen, ank. Kings Lynn 17./2. — Unger, Larsen, pass. Deal 19./2. for Wisbech. — Johanne, Mikkelsen, afg. Frederikshavn 19./2. til Middlebro. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Malaga 16./2. — Laura, Pedersen, ank. Windau 18./2.

Mercur. Vulcan, Nielsen, ank. Almeria 18./2. — London, Bom, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Alicante 19./2. — Bryssel, Kaas, afg. Bathurst 14./2. til Marseille.

Vulcan. Berlin, Krogh, ank. Sfax 17./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Tripolis 13./2. til Garston. — Roma, v. Thun, afg. Rafsque 16./2. til Hamburg.

Jylland. Ebba, Thomsen, afg. Brindisi 19./2. til Batoum.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hausen, afg. Beyrouth 13./2. — Rusin, Poulsen, afg. Newport Mon 20./2. — Carl Hecksher, Starck, ank. Liverpool 20./2. — Dania, Petersen, afg. Kristiania 9./2. — Normannia, Erichsen, afg. New Orleans 28./1. — Euxinia, Dam Larsen, afg. Leith 3./2. — Canada, Jøpersen, afg. Filadelfia 10./2. — Livonia, Lindberg, ank. Nicolajeff 11./2.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Genua 20./2. — Patria, Nielson, ank. Progreso 13./2. — Gratia, Sørensen, afg. Newport Mon 17./2. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 17./2.

Union. Frisia, Nielson, afg. Helsingør 21./2. — Gallia, Pedersen, afg. Progreso 18./2. — Calodonia, Storm Hausen, ank. Boston 19./2. — Sarmatia, Pedersen, afg. Sagunto 5./2. — Kotonia, Rasmussen, afg. South Shields 18./2.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Bilbao 8./2. — Granaria, Jørgensen, afg. Vera Cruz 17./2. — Carbonia, Mathiasen, ank. London 20./2. — Estonia, Winckler, ank. Theodosia 12./2.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Aarhus 19./2. — Selandia, Troonsgaard, ank. Königsberg 4./2. — Secalia, Jensen, ank. New York 16./2. — Frumentia, Andersen, ank. Neapel 16./2. — Boscia, Skovgaard, ank. Filadelfia 17./2.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 3./2.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Windau 20./2. til Grangemouth. — Brattingsborg, Andersen, ank. Genua 10./2. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Korsør 21./2. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Middlebro 17./2. til Savona. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Königsberg 11./2. — Kronborg.

(Fortsættelse 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 tilvejet bragt 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 Teglgaardshavn og Nynavn 14 & 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret 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 295' 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>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 & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Amdels-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: 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.</p> <p>Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug.</p> <p>33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til 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:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>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, 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 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 Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra 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 besørges af henværende 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 Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	lugen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af henværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton Kran. Helsingørs Jærnskibe- 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 Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gennemføres 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 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 Løse- 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, 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 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 uidentificeret Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staaer 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 Havnebeje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering fornøden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørget af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotet 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Ind 10 Øre Ud - -	Lods faas ved Albue og for udgaende i Nakskov efter „Danke 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, Kølhalingssplads, 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 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' 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 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 besørget 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 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 Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2900 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	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 hovedsagentlig 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 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 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 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 Mellom 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-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Seen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 80 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Hejde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 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 Træslibbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forøskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugaering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning be sørges af Ladrings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingeplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6', Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be sørges af Ladringsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibbyggerier. 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.

Jensen, ank. Barry 17./2. — Skanderborg, Jensen, afg. Liban 12./2. til Cardiff. — Stegelborg, Lund, ank. Rotterdam 15./2. — Stjerneborg, Lund, afg. Dunkerque 19./2. til Cardiff. — Søborg, Hansen, ank. Rotterdam 4./2. — Uranienborg, Schmidt, ank. Ghent 11./2.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Burntisland 18./2. — Marselisborg, Larsen, ank. Genua 8./2. — Silkeborg, Pedersen, ank. London 19./2. — Skodsborg, Agerlin, ank. Odessa 1./2. — Tuborg, Schmidt, afg. Bone 5./2. til Rendsborg. — Ulfborg, Møllerup, ank. Cette 17./2.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. London 16./2. — Jægersborg, Larsen, ank. Rotterdam 20./1. — Taarnborg, Matzen, afg. Rouen 19./2. til Burntisland.

Høneborg. Høneborg, Nielsen, afg. Boness 18./2. til Svendborg.

Skakkenborg. Skakkeborg, Grove, afg. Newcastle 13./2. til Nizza.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Blyth 19./2.

Haveth. Fyen, Anderson, ank. Metbil 16./2.

Heimdal. Auine, Leth, ank. Almeria 20./2. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Toulon 18./2. — Elua, Ratje, ank. Antwerpen 18./2. — Therese, Pedersen, ank. St. Remo 17./2. — Jeanne, Løffler, ank. West Hartlepool 14./2. — Daisy, Lagesen, afg. La Goulette 14./2.

Det æstatiske Kompagni. Chumpon, Hansen-Raun, ank. Antwerpen 19./2. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 13./2. for Singapore. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 14./2. for Singapore. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 16./2. til Shanghai. — Bintaug, Gabe, afg. Port Said 18./2. til London. — Siam, Cortsen, afg. Port Said 14./2. til Marseille. — Samui, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 8./2. — Sibirion, Madsen, ank. Kjøbenhavn 21./2. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Kjøbenhavn 16./2. til Cardiff. — Combodia, Knudsen, ank. Singapore 9./2. — Indien, Berg, afg. Antwerpen 19./2. til Kjøbenhavn.

Den vestindiske Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. Portland 13./2. til St. Thomas. — St. Jan, Ingomann, afg. Demerara 17./2. — St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 19./2.

Æra. Emanuel, Hansen, ank. Methil 18./2.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kønsberg 18./2. — Helene, Sørensen, afg. Liban 16./2. — Agnete, Farup, ank. Esbjerg 19./2. — Hermia, Hansen, afg. Methil 18./2. — Alice, Schultz, ank. Rendsborg 19./2.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Fulton, Jørgensen, afg. Grao-Antwerpen 19./2. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 15./2. — Washington, Nieslen, afg. Fredericia 19./2. til Tyne Dock.

Frøen. Austa, ank. Oporto 18./2. — Freja, afg. Stolpe munde 17./2. til Kristiania. — Vera, afg. Antwerpen 19./2. til Methil.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, ank. Sfax 19./2.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 19./2. — Allan, Nielsen, afg. Boness 19./2. til Horsens.

Sejlskibe.

Fans. — Nordby, Havila, Duysen, afg. Firth 18./2. til Taltal. — Copley, Peterson, ank. Port Talbot 16./2. — Mørder, Mørk, ank. Paysandu 14./2. — Prinsesse Marie, Petersen, ank. London 14./2.

Æra. Veritas, Staugaard, ank. Varberg 16./2. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Rudkjøbing 17./2. — Kronen, Hermansen, ank. Setubal 18./2. — Johanne, Østermann, returnerede 18./2. fra Kægebugten til Kjøbenhavns Indreder begrundet paa Is i Farvandet. — Saga, Ohlson, ank. Cadix 19./2.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 25.

Lystønder udlagte. Sundet og Graadyb.

Lystønderne „Knollen“, „Taarbæk-Rev“ og „Sandodden“ er udlagte idag.

Marineminiisteriets Admiralliets Departement, den 22. Februar 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 26.

Fyrskib udlagt. Falsterbøref. Sundet.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i Melmø er Fyrskibet „Falsterbøref“ atter udlagt paa Station.

Marineminiisteriets Admiralliets Departement, den 22. Februar 1909.

INDHOLD.

Kjøbenhavn, d. 23. Februar 1909. — So- og Handelsretsdomme. — Republic's Undergang. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibs-etterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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

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

Th. Møller Nyhavn 46 & 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.

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 Forhryningsagent. 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.
Prisliste sendes paa Forlangende.

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.

AXEL LUND
anbefaler sin
Skibprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1848.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersborg
Tigr.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

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.

Mann & Ohlrau

Skibsmæglere, Befragtnings-Agenter

Kiel.

Telegr.-Adr.: „Mannus“.

Tlf. 474.

Agentur: Holtzenau.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

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

Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

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

Skib til Salg.

En Galease, 26 Reg.-Tons, i udmærket Stand. Laster 3200 Kbf. Træ, 68 & 70 Tons død Vægt, kan købes billigt hos

Fr. Langermann & Co.
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. Blikkeaslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-inventar, Ankre, Kæder etc.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1857.

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

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

NykJøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreækvipering

Kjøbenhavn.

Skonnert til Salg.

„Magda“, 121 Brutto Tons, 99 Netto Tons, laster 185 Tons dw., bygget 1877 af Eg, meget stærk og sund, i god og sejlbar Stand. Nærmere ved Henvendelse til

R. E. Svinding,
Ærskjøbing.

Berg & Larsen

forhen Martin Nissen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk.

Nyhavn 53.

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

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal.

Treffes 12—4, 6—8 Aften. Søndag 10—11.

Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

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 omdelles ved Postvænets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Fredag den 26. Februar 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amlante



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.



Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder-Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9 00
 Levanger — - 7 00
 Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6 00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
 til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.

Vesterbrogade 54.

Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

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 • •
-------------------------------	--	---	---

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

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
 St. Petersburg
 og
 Narva (Hungerburg)
 (Rusland)
 Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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.

Stub & Nielsen
 Træløstforretning
 Strandboulevarden 8 (ved Frihavnen). Tlf. 4228 & 9928.
 Skotplanker, Tømmer, Garnering, Dunage.

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.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarende Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

De private Assurandører Hm.

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.

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.
Carliholtermann, Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Skib til Salg.

En Galease, 26 Reg.-Tons, i udmærket Staud. Laster 3200 Kbf. Træ, 68 à 70 Tons død Vægt, kan købes billigt hos

Fr. Langermann & Co.
Aarhus.

Helge Stabell,

Skibingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.
Telf. Øbro 1938 x.



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.: „Danskelloyd“.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

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.

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

Kjøbenhavn, d. 26. Februar 1909.

Konsulatvæsenet. Under 12. Januar har Kongen bifaldet, at de danske Konsulatsdistrikter i Frankrig skal inddeles saaledes, at Konsulatet i Dunkerque omfatter Departementerne: Nord, Pas de Calais, Somme. Konsulatet i Le Havre: Seine inférieure, Eure, Calvados, Manche. Konsulatet i Nantes: Finistère, Côtes-du-Nord, Morbihan, Ille-et-Villaine, Loire inférieure, Maine-et-Loire, Indre-et-Loire. Konsulatet i La Rochelle: Vendée, Charente inférieure, Charente, Deux Sèvres. Konsulatet i Bordeaux: Gironde, Lot-et-Garonne, Dordognes, Landes, Basses Pyrénées, Hautes Pyrénées, Gers, Tarn, Tarn-et-Garonne, Aveyron, Lot. Konsulatet i Cette: Pyrénées-Orientales, Ariège, Aude, Haute Garonne, Hérault. Konsulatet i Marseille: Bouches du Rhône, Var, Alpes maritimes, Basses Alpes, Hautes Alpes, Vancluse, Gard, Ardèche, Drôme, Isère, Savoie, Lozère, Cantal, Haute Loire, Haute Savoie, Loire. Konsulatet i Paris: Ardennes, Aisne, Oise, Seine-et-Oise, Loiret, Loir-et-Cher, Cher, Indre, Eure-et-Loire, Oure, Mayenne, Sarthe, Vienne, Haute-Vienne, Corrèze, Puy-de-Dôme, Allier, Nièvre, Yonne, Aube, Marne, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Seine-et-Marne, Vosges, Haute Marne, Haute Saône, Côte-d'Or, Saône-et-Loire, Jura-Rhône, Aine Creuse, Doubs, Seine, Le territoire de Belfort samt Konsulatet i Ajaccio: Corse.

Lloyd's Register of British and Foreign Shipping har fornylig udsendt sin aarlige, statistiske Opgørelse over Bygningen af Skibe i Aaret 1908. Af denne fremgaar det, at den totale Verdensproduktion i 1908 (eksklusive Krigsskibe) har udgjort 1,833,286 Brutto Tons, hvoraf 1,706,179 Tons i Dampere og 127,107 i Sejlskibe. I Følge de sidst modtagne Indberetninger til Lloyd's Register udgør den hele Afgang for alle Nationer ved Forlis og Ophugning i de samme tolv Maaneder c. 794,000 Brutto Tons, hvoraf 557,000 Tons i Dampere og 237,000 Tons i Sejlskibe. Netto-Forøgelsen af Verdens Handels-Tonnage ved Slutningen af 1908 bliver derefter c. 1,039,000 Brutto Tons. Sejlskibstonnagen er gaaet ned med c. 110,000 Tons, medens Dampskibstonnagen er forøget med c. 1,149,000 Tons.

Af den Tonnage, som er sat i Vandet i 1908, var over 30 $\frac{1}{4}$ pCt. bestemt for engelske Rederier og 50 $\frac{3}{4}$ pCt. af den samlede Tonnage er bygget i De forenede Kongeriger; men dersom man kun tager Dampere paa 3,000 Tons og derover i Betragtning (dog med Undtagelse af Skibene paa de store amerikanske Søer) nemlig 179 Skibe med tilsammen 1,050,741 Tons, bygget i hele Verden, saa er heraf over 63 $\frac{1}{3}$ pCt. blevet bygget i Storbritannien.

Af de i Aaret 1908 byggede Skibe er 406 med 764,146 Tons (heri indbefattet 70 Skibe med 153,558 Tons bygget i Udlandet) blevet bygget under Selskabets Tilsyn og med Klassifikation i Lloyd's Register. Desuden er der blevet bygget c. 100 Skibe, hver under 100 Tons, som ogsaa er blevet klassificeret i Lloyd's Register.

Skibsbygningen i hele Verden i Aaret 1908, foruden Krigsskibe, fordeler sig saaledes:

	Dampskibe		Sejlskibe		Tilsammen	
	Antal	Br. Tons	Antal	Br. Tons	Antal	Br. Tons
Storbritannien og Kolonier.	454	914,570	69	15,099	523	929,669
Andre Lande	550	791,609	332	112,008	882	903,617
I hele Verden	1,004	1,706,179	401	127,107	1,405	1,833,286

Fællesrepræsentationen har fra Ministeriet for Handel og Søfart modtaget Meddelelse om en af den danske Gesandt i London afgiven Beretning,

der knytter sig til de nylig indtrufne Dødsfald om Bord i S/S »Ashton« paa Grund af Meddlagelsen af Ferro-Silicon (Kiseljern).

Af Beretningen uddrager vi følgende:

Paa Grund af de om Bord paa Dampskibet »Ashton« under Rejsen fra Antwerpen til Grimsby stedfundne fem Dødsfald har det nævnte Stofs Behandling og Egenskaber været Genstand for sagkyndig Diskussion i Pressen.

Af denne fremgaar for det første, at Ferro-Silicon, som er et metallisk Pulver, frembragt ved at ophede en Blanding af Jern-Erts, Quarts, Kalk og Cokes, og som er nødvendig for Staalfabrikationen, maa indføres hertil andeisteds fra.

Under denne Transport udvikler der sig undertiden meget farlige Gasarter, men der synes at være Enighed om, at dette kun finder Sted, naar Legeringen indeholder mellem 40 og 60 pCt Silicon. I dette opløser Legeringen sig nemlig med eller uden Indflydelse af Fugtighed kort Tid efter, at den er tilvirket.

Hvis derimod Procenten af Silicon er enten under 40 eller over 60, og Legeringen er tilvirket med fornøden Omhu og af godt Materiale, siges Produktet at være farefrit og at kunne transporteres i Skib uden nogen Risiko.

Fra Det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til Den danske Lods, 6te Udgave 1905.

Forandringer og Tilføjelser, der har været optaget i Nr. 1, 2 og 3, er medtaget i Nr. 4. De ny Forandringer og Tilføjelser er mærket med *.

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.

Board of Trades Tables of Freeboard.

Fra Skibsbygmester S. J. Carsteus har vi modtaget følgende:

Paa et Tidspunkt som nærværende, hvor Lastelinie-Spørgsmaalet er aktuelt og kan forventes i en ikke fjærr Fremtid at finde en Løsning ogsaa for danske Skibe, vil utvivlsomt Oplysninger paa dette Omraade blive læst med Interesse af en stor Del af Dansk Søfartstidendes Abonnenter.

I en Artikel af 19. Febr. her i Bladet berørende enkelte Hovedtræk af »Board of Trades« Fribordstabeller, har en æret Indsender udtalt som sin Opfattelse, at medens de anførte Tabeller i de fleste Tilfælde giver passende Fribord, saalænge det gælder tung Last — er de ikke altid tilstrækkelige for Skibe med Dækslast, og heri maa sikkert gives Indsenderen Ret.

Sagen er den, at Skibe med høj Dækslast, saaledes som man kan se dem komme ind her paa Reden med Trælaster almindeligt 12 til 16 Fod over Dækket — mangler Stabilitet allerede fra det Øjeblik, de forlader Havnen, og bliver Dækslasten efterhaanden gennemtrængt af Søvand, vil det mislige Forhold yderligere forværres.

I Slutnings-Bemærkningen af den ærede Indsenders

Artiklen har imidlertid indsnæget sig en misvisende Paa-stand, som ikke bør have Lov til at passere — idet et Skib ikke undergår nogen nævneværdig Stabilitetsforandring ved at føres fra mindre saltholdigt over til mere saltholdigt Vand.

Skibets Stabilitet afhænger af to Betingelser, nemlig Gravitetcentrets Højde over Kølen og Metacentrets Højde over Kølen, eller hvad der er det samme, Afstanden mellem disse to Punkter.

Det første Punkt, Gravitetcentret, forandrer ikke sin Plads med Hensyn til Kølen, hvorimod det andet Punkt, Metacentret, er afhængig af Vandlinieplanets Størrelse og det under Vandet værende Volumen (Displacementet).

Naar nu en Baad paa c. 2,000 Tons, som anført i Artiklen, passerer fra Østersøen over i Nordsøen, vil der foregaa en Løftning af Skibet, sig c. tre Tommer, hvorved Vandlinieplanets Størrelse vil formindskes i en ubetydelig Grad, men samtidig formindskes det tilsvarende Volumen af Displacementet og tillige Flydecentrets Højde over Kølen, og den samlede Virkning resulterer i, at Metacentrets Afstand over Kølen er for praktiske Formaal uforandret.

S. J. Carstens.

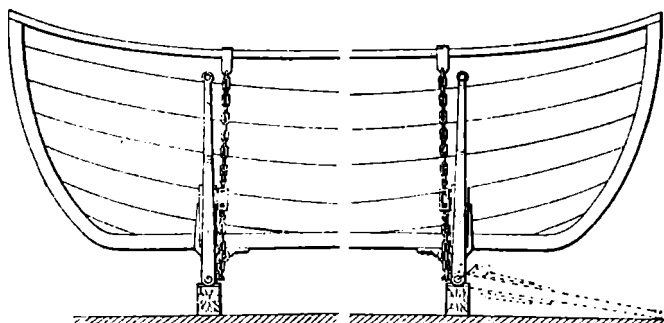
The Ryan-Tanning boat handling device.

Efterhaanden som Skibenes Størrelse og Passagertrafikken er tiltaget, er der i Tidens Løb frenkomet mange Opfindelser og Forbedringer med Hensyn til hurtig og sikker Udsætning af Redningsbaade.

Det er en Selvfølge, at enhver Forbedring maa hilses med Glæde, thi under en Katastrofe, hvor det gælder om at faa Baadene ud saa hurtigt som muligt, er hvert Minut kostbart, og jo mere enkle de Indretninger er som benyttes, desto bedre. Af særlig Betydning er det, at det begrænsede Mandskab, som skal sætte Baadene ud, kan komme til at udføre Arbejdet, uden i allfor høj Grad at blive generet heri ved den Trængsel, der let vil opstaa under pludselig indtrædende kritiske Forhold.

Det har derfor en meget stor Betydning, at hvad der skal foretages for at sætte en Baad ud, Frigøring af Surringer, Løftning af Baaden, Fjernelse af Baadklammerne etc. Udsvingning og Afstøtning af Baaden, kan foregaa, uden at Mandskabet er nødt til at bane sig Vej fra det ene Sted

Fig. I.



til det andet. Det forekommer os, at Ryan-Tanning's Opfindelse er af saa stor praktisk Betydning, at det sikkert vil have Interesse for mange at erfare lidt om den, hvorfor denne Opfindelse, som udmærker sig saavel ved sin Enkelthed som ved Soliditet, her skal omtales nærmere.

Principet i Opfindelsen er ved en enkelt Bevægelse af en Vægtstang at løsøre Surringerne og fjerne Baadklammerne, saaledes at Baaden er klar til Udsvingning i samme Øjeblik, Vægtstangen er drejet til Siden.

Fig. 1 viser Baaden, set fra Siden, staaende i Baadklammerne. Vægtstængerne ses i lodret Stilling langs Baadsurringerne, der er anbragt ganske som almindelige Surringer, kun at den underste Ende af Surringen er anbragt paa en lille Sliphage (Fig. 5) i Stedet for i en Bolt i Dækket.

Fig. 2 viser Baaden set fra Enden, samt hele Mekanismen. Man ser her Vægtstængen i Forbindelse med en Aksel, som bærer Baadklammerne (Fig. 4).

Paa begge Ender af Akslen er Sliphager (Fig. 5). Paa Midten af Akslen er en lille Gaffel eller Vægtstang med en Skive (Fig. 3); denne Gaffel tjener dels til at løfte

Fig. 2.

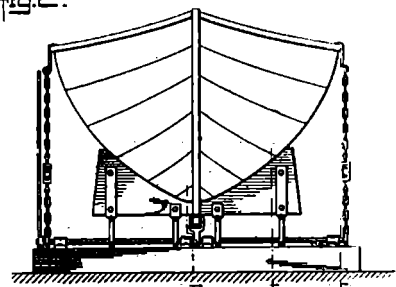


Fig. 3.

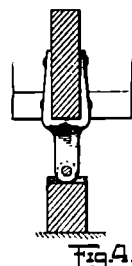
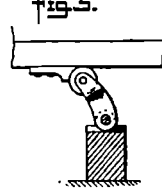
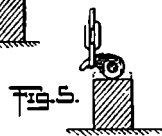


Fig. 5.



Baaden lidt, saa at Klammerne let lader sig føre til Side, og dels støtter den Baaden, naar denne er paa Plads, idet den i dette Tilfælde staar fast imod en lille Klamp under Baadens Køl (Fig. 3), og ved sin skraa Stilling forhindrer den samtidig Vægtstængen i at falde til Side i Utide.

Skal Baaden udsættes, forvisser man sig om, at Baadtaljeløberne er totte og faste; én Mand placeres ved hver Vægtstang. Baadpresenningen fjernes, Vægtstængerne tvinges til Side ned mod Dækket, og Baaden hænger fri i Taljerne klar til Udsvingning i samme Øjeblik, denne Bevægelse er fuldført.

En stor Fordel er det, at baade de udvendige og indvendige Klammer falder til Dæks. Den, der har været med til at udsætte Baade i Søgang og Slingring, vil vide, hvor stor Faren er for at faa Bunden af Baaden beskadiget mod de indvendige Baadklammer, som meget ofte staar faste. Dette Forhold burde ikke være tilladt, især i Passagerskibe.

Tager man den Hurtighed og Sikkerhed i Betragtning, hvormed »The Ryan-Tanning boat handling device« arbejder, maa det sikkert indrømmes, at Opfindelsen har Krav paa Opmærksomhed, og den vil sikkert ogsaa finde betydelig Udbredelse. I Nordamerika er den allerede i Anvendelse i mange Passagerskibe.

Ved Prøver, som afholdtes for Sagkyndige i New York i November 1908, blev en 27 Fods Redningsbaad, Vægt c. 2 Tons, frigjort, Baadpresenningen aflaget, udsvinget, firet (50 Fod) i Vandet, Baadtaljerne udhugget, Fangelinen fastgjort, Baaden bemanded og sat fri af Skibssiden paa c. 40 Sekunder. Udsætningen foretoges af fire Mand; et smukkere Resultat kan vel næppe tænkes.

I Forbindelse med »The Ryan-Tanning«s Opfindelse skal nævnes »The Welin Quadrant davit«, som antages at være saa vel kendt, at en nærmere Beskrivelse af den vil være overflødig, den findes blandt andet i flere af D. F. D. S.'s Skibe. Disse to Opfindelser supplerer hinanden paa en særdeles fuldkommen Maade og begge i

Forening egner sig sikkert fortrinlig til ethvert Dampskib og i Særdeleshed til Passagerskibe.

—/.

Jubilæum.



Naar man efter længere Tids Fravær atter kommer om Bord paa »Baldur«, studser man ved Synet af en gammel, barket Matros og tænker: »Umuligt — han er da forlængst væk.« Men hans muntre norske »Goddå', Goddå'« overbeviser én om det modsatte. »Gamle Frederik« sejler til Dato med »Baldur«! — vel nok en Del mere rynket, men ellers den samme, djærve Søulk, som da han for 25 Aar siden monstrede første Gang under Malteserflaget.

Matros Adolf Frederik Carlsen Berg, hvis Billede vi herved bringer, har fornylig fejret sit 25 Aars Jubilæum som Matros paa S/S »Baldur« — ¼ Aarhundrede har den samme Mand sejlet under samme Flag paa samme Skib; det taler til Fordel for baade Manden og Flaget.

»Gamle Frederik« er en Sømand af den gamle Skole — pligtopfyldende i sin Gerning, dygtig i sit Fag. Paa Trods af alle Strejker er han forbleven trolig i sin Plads og har kun været borte derfra en Uges Tid om Sommeren for at se til Hustru og Børn derhjemme paa »Tonsaasen«, hans lille Ejendom ved Horten. Nogle faa Rejser var han paa »Nidaros«, da dette Skib udførte »Baldur«s Rute. Kjøbenhavn—Frederikshavn—Kristiania.

Blandt andre gode Egenskaber har Frederik Berg den at være en udmærket Lodhiver; han svinger Loddet over sit Hoved og tager sikkert Lodskud paa 6—7 Favne Vand med 10 Miles Fart. Men Frederik er ej heller uvidende om sit Talent! Da den, der skriver disse Linier, en Gang sejlede som Passager med »Baldur«, raabte Kaptajnen for Spøg til Frederik, der sang Dyhden ud: »Det er Løgn, Frederik! Men Frederik, hvem en saadan Beskyldning fik til at glemme selv Disciplinens Bud, vendte sig rapt mod Kaptajnen og svarede højst indigneret: »Hva? Er det Løgn? Nej, det er Fan' hakke mig, sandt!«

En anden, munter Episode: Frederik staar til Rors; Kaptajnen opdager, at han ikke ligger ret an. »Den gamle« borer sine Øjne ind i Frederiks og tordner: »Du skal styre NNØ., din forbandede Torsk!« »NNØ.«, gentager Frederik ærbødigt. Rortønnen udløber, Afløseren stiller; Frederik glør paa ham og afgiver med stor Applomb følgende Kurs: »NNØ. — din forbandede Torsk!« — Eftertryk paa de tre sidste Ord.

Frederik Berg er født ved Horten d. 22. Oktbr. 1846. Allerede i 13 Aars Alderen kom han til Søs og sejlede med forskellige norske Sejlskibe paa de nordlige Have

og Atlanterhavet. De tre sidste Aar af sin Sejlskibsperiode var han paa Barkskibet »Uranos« af Tønsberg i Fart paa Amerika, Australien og Kinakysten. I Begyndelsen af 1884 monstrede Frederik som Matros om Bord paa S/S »Baldur«.

Han er gift og har syv Børn, fire Døtre og tre Sønner. En af Sønerne sejler som 1ste Maskinmester; en anden, der døde for et Par Aar siden, var 2den Maskinmester; den yngste, en 14 Aars Gut, er endnu hjemme paa »Tonsaasen«.

For at fejre sit Jubilæum og sit samtidig indtræfende Sølvbryllup, udbad Frederik sig fjorten Dages Orlov; denne velfortjente Ferie blev ham tilstaaet af D. F. D. S., der, samtidig med at lade ham bibeholde fuld Gage i Ferien, overrakte ham en ekstra Maanedes Gage som Anerkendelse af hans lange og tro Tjeneste. I samme Anledning cirkulerer der blandt hans Kammerater og alle de Styrmand og Førere, under hvis Kommando han har sejlet, en Liste, hvis Formaal er at berede »Gamle Frederik« en lille Overraskelse.

Nu er han atter om Bord i »Baldur« og passer sin Dont. Skønt Haaret er graaet og Ansigtet furet, er hans Helbred dog godt og hans Kraft omtrent usvækket. Og den Dag er forhaabentlig endnu fjærn, da han for sidste Gang hejser Malteserflaget. Men ét er sikkert: Den Dag bliver vemodig — haade for »Gamle Frederik« og for »Baldur«.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har bragt mere Stilhed i næsten alle hjemgaaende Markeder, men medens Raterne fra Østen har holdt sig, er de lidt lavere for Sortehavets og La Platas Vedkommende. Sidstnævnte Marked er, som vi adskillige Gange har nævnt, overordentlig lunefuldt, saaledes f. Eks. ogsaa for Tiden; thi der er store Kvanta Korn, som skal afskibes, men Eksportørerne synes nu igen ikke at have noget Hastværk med at slutte, og imidlertid hober der sig en Del ubefragtet Tonnage sammen. Det er ikke mere end et Par Uger siden, at Markedet var særdeles livligt, og nu er det ret pludseligt næsten faldet sammen. Desværre faar det ingen Støtte fra Nordamerika, som stadig kun tager meget lidt Damperrum, og Rederne maa derfor kæmpe, saa godt de kan, for at faa det mest mulige for de Dampere, som de faar disponible derude. Man maa blot haabe, at La Plata Markedet vil rejse sig lige saa pludseligt, som det flovede af. Imidlertid er Kulfragterne udefter højere, idet der fra Cardiff sidst er sluttet til 10/9 à 11/- Buenos Aires eller La Plata mod 9/6 Ugen i Forvejen. I det Hele taget ligger Kulfragterne ganske godt i alle Retninger, undtagen i Kystfarten og til Østersøen, hvor de lader meget tilbage at ønske, til Trods for, at en Mængde middelstore Dampere er oplagt, baade her i Danmark og i Udlandet.

Det østlige Marked har fragtet mindre, men Raterne er intetseds lavere. Fra Birma er betalt 22/6 til London, 24/ Kalmar pr. Maris, 21/3 O. C. pr. primo April. Calcutta har betalt 20/ for Jule til udsøgt Havn, og fra Christmas Island til Stettin sluttedes en Maris Dampere til 25/ for Fosfal. Vladivostock og Dalny har taget adskillige Dampere for Korn til 23/6 à 25/ U. K. eller Kontinentet, og Australien har ogsaa taget flere store Baade til 24/ à 25/.

Sortehavet er lavere for Maris Lastning, idet Befragterne har dækket sig for deres mest presserende Behov og nu er mere tilbageholdne. Fra Nikolaieff, hvor der forøvrigt har været Isvanskeligheder, ligesom ogsaa i flere andre Havne, blev sidst betalt 6/3 til Rotterdam, 6/9 Weseren, 7/ Hamborg pr. Unit og 6/4½ d. w. til London

eller Rotterdam, 7/3 Hamburg. Fra Odessa fragledes et Par Baade til 6/6 London, Antwerpen eller Rotterdam, og 7/6 N. S. betalles pr. prompt, medens Kustendje sluttede til 7/ N. C. For Oljekager fra Novorossisk til Danmark betalles 9/6 à 9/9, Basis én Lossehavn.

Middelhavet viser ikke nævneværdige Forandringer, men Tendensen har nærmest været i Favør af Damperne. Bilbao har betalt bedre Rater, idet der sidst sluttedes til 4/ à 4/3 Rotterdam, 4/ Middlesbro, 4/1½ Stockton.

Nordamerika er stille, og med Undtagelse af nogle Befragtninger fra Golfen, hvorfra der betalles 8/ paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet pr. Marts, har der kun været fragtet lidt. For Tømmer fra Golfen til U. K. eller Kontinentet (to Lossehavne) betalles 75/, Mobile/Bristol Kanalen 71/3. Savannah noterer 23/9 à 26/3 paa Forn. »O« til Kontinentet eller U. K. For Planker fra St. John til Englands Vestkyst sluttedes et Par April Baade til 32/6.

La Plata fløvede yderligere af i Ugens Løb, og Tønen er for Øjeblikket overordentlig mat. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er sidst betalt 12/3 à 13/, fra Buenos Aires 11/6 og fra Bahia Blanca 12/, all O. C. ÷ 6 d. direkte Havn og for prompt Lastning. For Quebracho fra Colastine til Kontinentet (H. H.) betalles 17/ (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Marts/April og 17/6 pr. Juni.

Østersømarkedet ligger omtrent ganske uforandret fløvt; kun Libau kan maaske nu betale 8½ à 8¾ d. til London eller Rotterdam mod 8¼ d. for en Uge siden. Der noteres iovrigt lidt flere Laster fra Libau og Windau, men Raterne er larvelige. 1/ Havrebasis betalles for c. 6,000 Qrs. Damper Libau/engelsk Kanalhavn, og en 1,250 Tons Damper fik 1/7½. Hvedebasis fra Windau til Manchester. Fra Königsberg noteres uforandret 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam.

Kulfragterne er faste til Middelhavet, højere til Sydamerika, men uforandret lave til Østersøen. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten, nævner vi 3/10½ Tyne/Königsberg (3,000), 3/4½ Kjøbenhavn (2,100), 4/3 Flensborg (1,200), 3/7½ Blyth/Pillau (3,000), 4/1½ Kiel (2,100), 3/10½ Forth/Aarhus (1,050), 4/1½ Kalundborg (1,300), 4/3 Eckernførde (1,500), 3/10½ Neufahrwasser (2,000), 6/6 à 7/ Tyne eller Blyth/Genua eller Savona, 6/3 à 6/6 Neapel, 7/4½ Venedig, 6/4½ Aleksandria. Fra Cardiff sluttedes der til 3/10½ Antwerpen, Frcs. 4¾ Bordeaux, 7¾ Marseille. 7/ à 7/1½ Barcelona, 6/9 à 7/3 Genua eller Savona, 6/3 Neapel (1,000 T. Losning), 6/3 à 6/6 Port Said, 7/9 Aden, 8/ Colombo, 7/10½ Sabang, 5/6 Madeira eller Las Palmas, 6/ Dakar, 10/ Rosario, 10/9 à 11/ La Plata eller Buenos Aires, 10/6 Rio Janeiro.

Fra Sø og Land.

Uheldige Sejlskibe. Hvorledes et Sejlskib undertiden kan være en Bold for Vindens Luner, fortæller »Shipp. Gaz.« nogle Eksempler paa. Det engelske Skib »Hougomont«, der var bestemt til Tocopilla i Ballast fra Coquimbo, afejlede d. 9. Juli 1908 fra sidstnævnte Havn og blev d. 26. samme Maaned rapporteret drivende forbi Tocopilla.

Dorefter hørte man i to Maaueder intet til Skibet, hvorefter der omsider indløb den overraskende Underretning, at det var ankommet til Sydney. Et Telegram til Rederne meldte, at Skibet var ankommet dertil i September med alt vel om Bord.

Skibet havde øjensynlig ikke kunnet naa op til Tocopilla paa Grund af stormende Modvind og har da fundet det hensigtsmæssigt at holde af til Australien og kom saaledes til at sejle tværs over det sydlige Stillehav, i Stedet for en lille kort Tur op langs Chilis Kyst. »Hougomont«s Uheld er et Sidestykke til en uheldig Rejse, som for nogle Aar siden foretoges af Sejlskibet »Beacou Rock«. Dette Skib var i Aaret 1900 bestemt til Wellington paa New Zealand fra Port Pirie; men i Stedet for at naa sit Bestemmelsessted, dukkede det langt om længe op paa Vestkysten af Sydamerika, da det ikke havde

været i Stand til at naa til Wellington paa Grund af Modvind og Storm.

»Hougomont« havde figureret paa Listen over udeblevne Skibe i omtrent en Maaned, og for der indløb Underretning om, at det var naaet ind til Sydney, var dets Reassurancepræmie steget til c. 75 pCt. af dets Værdi.

Et andet engelsk Skib, som heller ikke naaede sit Bestemmelsessted, er Barken »Gladova« af Liverpool. Dette Skib afgik sidst i April 1908 fra Mersey til Autofagasta og blev i September Maaned rapporteret som vendt tilbage til Falklands-Øerne med Havari og Sygdom om Bord. Det er den gamle Historie om Sejlskibes Genvordigheder med »Kap Horn Vejr«. »Gladova« har uden Tvivl i et Par Maaned kæmpet haardt for at naa rundt om Hornet, saa dens Besætning er blevet udaset og overanstrengt ved den haarde Kamp for at fore Skibet om i Stillehavet. Ogsaa for dette Skib har der hersket nogen Bekymring, og Reassurancepræmien for det steg til 40 pCt. af dets Værdi.

En Ladning af Undervandsbaade. En mærkelig Rejse er nylig blevet fuldført af den engelske Dampor »Transporter«, der maaler 806 Netto Tons, idet den er ankommet til Japan med Undervandsbaade, som er bygget i England til den japanske Regering. De to Undervandsbaade kunde hverken bugseres eller sejles til deres Bestemmelsessted, hvorfor man kom paa den Ide at bygge en særlig Dampor, som man gav Navnet »Transporter«, og som skulde indlade de to Undervandsbaade i sit Lastrum, til Japan.

Indladningen af de to Undervandsbaade i »Transporter«s mægtige Lastrum blev udført i Tørdok, skriver »Shipp. Gaz.« Lugerne og en Del af Damperens Dæk blev fjærnet, hvorefter den blev sænket ned i Vandet. Undervandsbaadene blev nu flaaet hen over den, og ved atter at pumpe Vandet ud, blev de heldigt anbragt paa deres Plads i »Transporter«s Lastrum. Efter at Damperen atter var bragt til at flyde, blev den paany istandsat og afgik d. 26. September til Yokohama, hvortil den er ankommet efter at have fuldført en heldig og højst ejendommelig Transport.

Havarier og Forlis.

Esbjerg, Dpsk. af Aarhus, der, som meddelt, kom paa Grund ved Dragor d. 22. ds., er af tre Slæbedampere, tilhørende Det forenede Dampskibsselskab bragt flot. Eu Del af Ladningen blev omladet i Lægtene.

Lucy Andersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 21. ds. ved Afsejling fra Tyne kollideret med Piøren og faaet saa stor Skade, at Forskibet fyldtes med Vand; maatte returnere til North Shields, og eventuelt reparere der.

Ystad, Dpsk. af Ahus, har paa Rejsen fra Libau til Nyborg og Middelfart, været paa Grund ved Nekso. Skibet, der kom flot ved egen Hjælp, fortsatte Rejsen til Nyborg, hvortil det er ankommet i læk Tilstand, det skal nu undersøges af Dykker og repareres.

Morgenroth, Skonnert af Riga, som i stærkt beskadiget Tilstand indkom til Helsingør i Midten af Februar Maaned, er nu kondemneret.

Ella, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 22. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hamburg, været i Kollision udfor Dragor med Dampskibet »Morsø« af Kjøbenhavn, paa Rejsen fra Stettin til Hjemstedet. Begge Skibe stod ind til Kjøbenhavn, hvor de maaske reparere.

Mindet, Galease af Marstal, bar i Maringerfjorden i Nærheden af Hadsund, været paa Grund. Skibet, der blev bragt flot af Damporen »Moen«, fortsatte til Nyborg.

Urania, Dpsk. af Helsingfors, er d. 24. ds. paa Rejsen fra Hangö til Hull med Passagerer og Stykgods, indkommen hertil for at reparere en Del Skade, som Skibet har lidt i Isen i Østersøen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnertbrig »Olga«, der maaler 149 Netto Reg. Tons og tilhører Skibsleder H. B. Petersen, Marstal, er gennem Kjøbenhavns Skibssalgsbureau solgt til Brantevik.

(»ÆTn Avis«.)

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoil. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Sees hos de fleste Hændlende.

Hovedoplag: 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 Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbellængder (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, Færverne, Island og Grønland.

439. Lystønder atter udlagt. **Grædyb.** Nordsees. Lystønderne »Jerg«, »Sandodden« og »Søren Jessens-Sand« er atter udlagt og Vintersømærkerne inddraget.

440. Lystønde udlagt. **Tangen.** Kattegat. Lystønden »Tangen« er atter udlagt.

441. Lystønder udlagt. **Sundet.** Lystønderne »Gilleleje-Flak N.«, »Taarbæk-Rev« og »Knollen« er atter udlagt.

B.

I. Østersøen. Sundet og Lille Bælt.

442. Fyrskibet »Almagrundet« inddraget. **Sverrig.** Ifølge Telegram fra Lødskaftajuen i Stockholm er Fyrskibet »Almagrundet« inddraget for Is.

443. Afmærkning inddraget. **Uleåborg Distrikt.** **Botnisk Bugt.** **Finland.** Da Farvandet fra Kråkskårsfjælden til Munkgrundet ikke mere benyttes, er Afmærkningen inddraget. 63° 32' N. Br. 22° 25' Ø. Lgd. — 63° 30' N. Br. 22° 26' Ø. Lgd.

444. **Sten fundet.** **Riga Bugt.** **Rusland.** En Sten med 2,7 m Vand er fundet uden for Arensburg paa Øscl. 58° 10' 16" N. Br. 22° 34' 8" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

445. **Fyrskibes Farve.** Fra Skibsfartens Aabning i 1909 er følgende russiske Fyrskibe malet saaledes: »Revalsten« gult, »Kallbåden Grund«, »Nekman Grund« og »Libau« røde med en hvid, vandret Stribe.

446. **Taagsignal Station oprettes.** **Jersløft.** **Tyskland.** Fra 1. Marts 1909 gives til Forsøg Taagsignal ved Jersløft Fyr med en Sirene, der er anbragt i et rundt Tårn 2,7 Kbl NNØ for Fyrtaarnet, 25 m over Vandet. Den giver hver 1 Minut To-Stød, Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 51 Sek. Under Forsøgene maa man ikke stole paa Signalet. 54° 32' N. Br. 16° 32' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206).

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til *Dansk Søfartstidendes* Konto. Ved skriftlig Henvendelse maa Svarportia vedlægges.

468. Tønde forandret. **Middle Bank.** **Havø Island Ø.** **River St. Lawrence.** Canada. Tønden ved SØ-Kanten af Middle Bank er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 46 B. 47° 47' 40" N. Br. 69° 43' 20" V. Lgd.

469. Lystønder udlagt. **Caraquet Harbour.** **Chaleur Bay.** **New Brunswick N.-Kyst.** I Caraquet Harbour er udlagt to Lystønder, der viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser. Den Ø-lige er rød, cylindrisk og ligger 1, Sm S. 49° Ø. fra Caraquet Fyr. 47° 48' 40" N. Br. 64° 52' 10" V. Lgd. Den V-lige er sort, cylindrisk og ligger 1, Sm S. 24° Ø. fra Caraquet Fyr. 47° 48' 30" N. Br. 64° 53' 9" V. Lgd.

470. **Forestaaende Forandring af Fyr.** **St. Paul Island.** **Cabot Strait.** **Nova Scotia.** Omtrent den 1ste Juni 1909 ombyttes Fyret paa St. Paul Island SV-Pynt midlertidig med et Fyr, der hver 30 Sek. viser hvidt Et-Blink. Dette Fyr skal brænde midlertidig, indtil der tændes et nyt, hurtigblinkende Fyr.

471. **Taagsignaltønder udlagt til Forsøg.** **Halifax.** **Nova Scotia.** Uden for Halifax udlægges om kort Tid til Forsøg følgende Taagsignaltønder: En Tønde med Tangklokke tæt ved Sisters Klokketønde, Ø. for Sambro Island; den giver Et-Slag hver 20 eller 30 Sek. En Tønde med Taagefløjte tæt ved Bell Rock Stumpitønde, S. for Chebucto Head; den giver Et-Stød hver 1½ à 2 Minuter. En Undervandsklokke-Tønde paa Neverfail Shoal, inden for Neverfail Shoal Lystønde; den giver Et-Slag omtrent hver 30 Sek.

472. **Tønde flyttet.** **Coal Mine Rock.** **Eastern Passage.** **Narragansett Bay.** **Rhode Island.** **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Coal Mine Rock Spiritønde Nr. 16 er flyttet ½ Sm V. hen, og ligger nu i 7½ m Vand, fra Musclev Ridge Shoals Fyr i S. 41¼° V., og fra Providence Island N.-Pynt i S. 44½° Ø.

473. **Tønder udlagt.** **Five Mile River.** **Rowayton Harbour.** **Long Island Sound.** **Connecticut.** Omtrent den 30. Jan. 1909 udlægges ballast Reef Spiritønde Nr. 2 i 3 m Vand, fra Noroton Point i S. 75¼° V., og fra Greens Ledgo Fyr i N. 5° Ø. Five Mile River Entrance lodret sribede Spiritønde udlægges i 2,7 m Vand, fra Sheffield Island høje Kant i N. 66½° V., og fra Greens Ledgo Fyr i N. 11° V. Denne Tønde skal i Foråret være Markertønde for en Lystønde. 41° 2' 30" N. Br. 73° 26' 39".

474. **Tønder inddraget.** **Fort Totten.** **Willets Point.** **Long Island Sound.** **New-York.** De seks hvide Stumptønder, som afmærkede Sumineevselsspladsen ved Fort Totten, er inddraget.

475. **Vrag.** **Barnegat NØ.** **New Jersey.** En Læster ligger sunket i 22 m Vand, fra Barnegat Fyr i N. 42½° Ø., og fra Sea Side Park i N. 70½° Ø. Tro Masten er over Vandet. 39° 58' 45" N. Br. 73° 51' 10" V. Lgd.

476. **Forestaaende Forandring af Fyr.** **Fyrskibet »Overfalls«.** **Delaware Bay.** Omtrent den 1. Maj 1909 forandres Fyrene paa Fyrskibet »Overfalls« Nr. 69. Det skal da fra Stormasten vise et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. 38° 47' 57" N. Br. 75° 1' 24" V. Lgd.

477. **Løb forandret.** **Bogue Inlet.** **North Carolina.** Der er nu 3 m i Løbet over Barron ved Bogue Inlet. Ved Tønde Nr. 2 er der 2,1 m og ved Nr. 4 kun 1,3 m. Fra Tønde Nr. 5 gaar Løbet i lige Linie til Ankerpladsen.

478. **Vrag.** **Fyrskibet »Cape Lookout Shoals«.** **SV.** **North Carolina.** Et Vrag med to Spir 1,3 m over Vandet er rapporteret at ligge sunket i 33 m Vand, c. 38½ Sm S. 60° V. fra Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« 34° 0' N. Br. 77° 5' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 377. Kjøbenhavn 1909).

479. **Tønde flyttet.** **Lower Middle Ground.** **Charleston Harbor.** **South Carolina.** Lower Middle Ground vandret sribede Spidstønde er flyttet og ligger nu fra South Channel forreste Ledefyr i N. 85° V. og fra Charleston Fyr i N. 5½° V.

480. **Grund rapporteret.** **Savannah River.** **Georgia.** En Grund med c. 6 m Vand er rapporteret i Løbet i Savannah River, i Ledelinien c. ½ Kbl V. for Kantane Stationen, hvor Kortet angiver 6,7 m ved Midde Lavvande.

447. Tønde atter paa Station. Arkona Riff. Den hvide Bækfoude Arkona 0 er atter paa Station og i Orden. 54° 40' 57" N. Br. 13° 27' 48" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 352. Kjøbenhavn 1909).

II. Kattegat og Skagerrak.

448. Fyrskibet »Friden« udlagt. Kattegat. Ifølge Telegram fra Løbskaptajnen i Göteborg er Fyrskibet »Friden« atter udlagt.

449. Fyr og Taegesignal forandres midlertidig. Ryingen. Norge. Fra 1. til 24. Juli 1909 anvendes Olieflammer i Stedet for elektriske Lamper i Ryingen Fyr. I samme Tidrum gives Taegesignal med Håndkrafts Taagehorn.

III. Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

450. Fyrlampe midlertidig slukket. Borgskjær. Vega. Norge. Borgskjær Fyrlampe er slukket paa Grund af Brandskade. Den tændes atter, uden at Bekendtgørelse deraf udstedes.

451. Forestaaende Flytning af Tønder. Nordrepiap. Tyskland. I Foråret 1909 flyttes følgende Tønder i Nordrepiap og kommer til at ligge saaledes: Anduvningstønden paa 54° 10' 54" N. Br. 8° 24' 12" Ø. Lgd. Tønde 2 paa 54° 10' 2" N. Br. 8° 28' 12" Ø. Lgd. Tønde 3 paa 54° 9' 44" N. Br. 8° 29' 42" Ø. Lgd. Tønde 4 paa 54° 9' 30" N. Br. 8° 31' 10" Ø. Lgd. Tønde 5 paa 54° 9' 29" N. Br. 8° 32' 42" Ø. Lgd.

452. Fyr tændt. Pagensand. Elben. Den 15. Febr. 1909 tændes paa Øen Pagensand et fast Fyr, der viser grønt Lys fra S. 30° V. gennem V. til N. 72° V., mellem rød Spirtrønde F og Fyrskibet »Krautsand«, hvidt Lys derfra til N. 61½° V., rødt Lys derfra til N. 44° V. Flammens Højde 6,5 m. 8,5 m høj Fyrbænk. 53° 42' 21" N. Br. 9° 30' 30" Ø. Lgd.

Fyret brænder kun, naar Fyrskibet »Krautsand« ikke er paa Station.

453. Fyr i Orden. Liønen. Waaser. Liønen Fyr er atter i Orden og viser rødt og hvidt Lys med En-Formørkelser hver 9½ Sek., Lys 8 Sek., Mørke 1½ Sek. 55° 15' 33" N. Br. 8° 29' 2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 357. Kjøbenhavn 1909).

454. Lystønder udlagt og forandret. Jade. I Jade er Lystønderne A/J/1 og 8 atter udlagt og viser hvidt To-Blink hver 18 Sek., Blink 3 Sek., Mørke 4 Sek., Blink 3 Sek., Mørke 8 Sek. Lystønde A/J/1 ligger paa 53° 30' 46" N. Br. 8° 0' 0" Ø. Lgd., og 8 paa 53° 47' 14" N. Br. 8° 4' 58" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 170. Kjøbenhavn 1909).

455. Lystønder atter udlagt. Jade. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er i Jade Lystønde 13 atter udlagt og viser nu To-Blink hver 18 Sek., Vintersmærket er indtrængt. Lystønde 16 er atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 170. Kjøbenhavn 1909).

456. Fyr slukket. Midlertidig Fyr tændt. Schiermonnikoog. Holland. Det hvide, faste Fyr paa det N-lige Fyrtaarn paa Schiermonnikoog er slukket og et midlertidigt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Fire-Blink, tændt paa det S-lige Fyrtaarn. Fyret skal dog forandres til hver 20 Sek. at vise Fire-Blink. (Kort 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 172. Kjøbenhavn 1909).

457. Afmærkning og Belysning forandret. Wester Scheide. I Zuiddeget er den rød og sort vandret stribe Kugletønde Nr. 26 med Diamant ombyttet med en rød og sort vandret stribe Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., 51° 25' 11" N. Br. 4° 1' 22" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 31 med Ballon er ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., 51° 22' 18" N. Br. 4° 6' 4" Ø. Lgd.

Omtrent den 19. Febr. 1909 tændes et hvidt, fast Fyr, der hver 20 Sek. viser To-Formørkelser, Lys 14 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek.,

paa Diget ved Biezelingen. 51° 26' 17" N. Br. 3° 55' 46" Ø. Lgd. Omtrent samtidig tændes et hvidt Fyr med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., paa Gynderbanken V. for Hoek van Bat. 51° 24' 0" N. Br. 4° 11' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2397. Kjøbenhavn 1908).

458. Vrag afmærket. Barrowdiep. Thamsen. England. Skonerren »Prosperity« er sunket i Barrowdiep, 3 Kbl S. 42° V. fra den rød og hvid lodret stribe Stumpplønde Nr. 12, og i S. 72° Ø. fra Meplin Fyr. Tæt NV. for Vraget ligger en grøn Vragtønde, og fra Stormasten, som er over Vandet, vises en hvid Lanterne. 51° 33' 1" N. Br. 1° 9' 5" Ø. Lgd.

459. Midlertidige Fyr slukket. Peterhead. Skotland. De tre røde, faste Fyr, lodret for hinanden, paa Birnie's Pier er slukket, da Yderenden af Pieren ved Peterhead Havn N-lige Indløb er borttaget. 57° 30' 5" N. Br. 1° 46' 2" V. Lgd.

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

460. Forestaaende Forandring af Taegesignal. Boulogne. Frankrig. Om kort Tid skal Taegesignalet paa Boulogne SV-Mole, i Stedet for med de to Stræner, der nu lyder samtidig, gives med en Taegetsompel, der hver 30 Sek. giver Tre-Stød, Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 15 Sek. Det nye Signal kan gives til Forsøg. 50° 43' 56" N. Br. 1° 35' 11" Ø. Lgd.

461. Baaker opfort. Porsal. Paa Klipperne Bosseven Aval og Bøsseven Greiz, ved Indløbet til Porsal, er opfort smaa, hvide Taarne, 6, m høje over Vandet. 48° 33' 54" N. Br. 4° 44' 17" V. Lgd. og 48° 34' 18" N. Br. 4° 43' 50" V. Lgd.

462. Løseplads' Grænser. Dover. England. Lloyd's Flagstang paa Admiralty Pier Bojning borttages. N-Grænsen for Løsepladsen begrænses da af Masten til træades Telegrafledning ved Citadellets S-Hjørne overet med Admiralty Pier Bojning i N. 79° V. 51° 6" N. Br. 1° 19' 4" Ø. Lgd.

463. Fyr tændt. Tobermory. Sound of Mull. Skotland. Et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 58° Ø. til S. 69° Ø. og i øvrigt hvidt Lys, er tændt paa Hovedet af den gamle Pier ved Tobermory Havn. 56° 37' 21" N. Br. 6° 3' 59" V. Lgd.

464. Fyr forandret. Fyrskibet »Skulmartin«. Irland Ø-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa Fyrskibet »Skulmartin« er ombyttet med et rødt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser Et-Blink. Fyrskibet er midlertidig ombyttet med et Fyrskib, som har Dagmærket, to Halvkugler, paa Papegøttmasten. 54° 32' 5" N. Br. 5° 26' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 246. Kjøbenhavn 1909).

465. Fyr forandret. St. John's Point. Dundrum Bay. Irland Ø-Kyst. St. John's røde Blinkfyr er ombyttet med et hvidt Lynfyr, der hver 7½ Sek. viser To-Lyn, Lyn 7/10 Sek., Mørke 1 Sek., Lyn 7/10 Sek., Mørke 6/10 Sek. Saavel Fyrets som det hvide og røde Hifrys Lyssyrene er forøget. 54° 13' 5" N. Br. 5° 39' 5" V. Lgd.

466. Forestaaende Oprettelse af Taegesignal. Mizen Head. Irland SV-Kyst. I 1909 oprettes Taegesignal paa Mizen Head, c. 3½ Kbl S. 43° V. fra Mizen Taarn og 1 Kbl fra Lynens Yderende. Det gives med To-Knald hver 7½ Minut, fra en ottekantet Bygning, 58 m over Vandet. 51° 27' N. Br. 9° 49' 2" V. Lgd.

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

467. Tønde forandret. Angra Riff. Lääritz Bugt. Tysk Afrika. I Januar 1909 ombyttes den røde Fløjtønde ved N-Enden af Angra Riff med en hvid Fløjtønde, mærket Angrariff N., med rød, N-lig Topbetegnelse. 26° 37' 3" S. Br. 15° 8' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1943. Kjøbenhavn 1908).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.
 481. Tønder inddraget. Southwest Pass, Mississippi River. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Southwest Pass findes ingen Tønder.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

482. Fyr forandret. Rocas Reef, Brasilien. Det hvide, faste Fyr paa Rocas Reef er ombyttet med et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 18 m. Synsviddens: 13 Sm. Fyrapparat af 6te Orden. Hvid, 16 m høj Jernbænk. 3^o 51' S. Br. 33^o 49' V. Lgd.
 483. Fyrs Beliggenhed. Rio Grande do Norte. Rio Mossoro Fyr er et hvidt, fast Fyr med Blus hver 15 Sek. Flammens Højde: 14 m. Synsviddens: 12 Sm. 4^o 57' 12" S. Br. 37^o 7' 10" V. Lgd. Ponta do Mel Fyr ligger paa 4^o 57' 12" S. Br. 36^o 53' 20" V. Lgd. Macau Fyr ligger paa 5^o 5' 40" S. Br. 36^o 38' 20" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

484. Lystønde flyttet. Cannes, Frankrig. Den sorte Lystønde, der viser rødt, fast Lys, tæt uden for V.-Molen ved Cannes Havn, er flyttet og ligger nu ¼ Kbl uden for Molehovedet. 43^o 32' 41" N. Br. 7^o 1' 4" Ø. Lgd.
 485. Skydeøvelser. Viareggio, Italien V.-Kyst. Ved Viareggio afholdes Skydeøvelser. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa flere Steder ved Kysten, og det er da forbudt paa Strækningen mellem Canale Burlamacco og Fiume Morto at komme inden for 1 ½ Sm fra Land.
 486. Fyr forandret. Punta di Fuente, Vietri. Golfo di Salerno, Italien. Fyret paa Punta di Fuente er nu forandret til et hvidt Fyr med Et-Formørkelses hver 12 Sek., Lys 8 Sek., Mørke 4 Sek. Synsviddens: 13 Sm. 40^o 39' 25" N. Br. 14^o 42' 53" Ø. Lgd. (Ee »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2858. Kjøbenhavn 1908).
 487. Undersøgelse foretaget. Messina Stræde. Ved en Undersøgelse i Messina Stræde er det godkjort, at der ikke er foregaaet nogen Forandring af Dybdeforholdene, som er af nogen Betydning for Skibsarten. Langs Kysterne og paa Ankerpladserne bør derimod Forsigtighed udvises. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 49. Kjøbenhavn 1909).
 488. Fyr i Orden. Messina, Scilien. Fyret Punta Secca viser nu atter hvidt Et-Blink hver 5 Sek. Fyret paa Fort Campana (S. Salvatore), til venstre ved Indløbet til Messina Havn, viser nu atter rødt Lys med Formørkelser hver 1 Minut. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 206. Kjøbenhavn 1909).
 489. Oplysning om Messina Havn. I Messina Havn har Dybdeforholdene ikke forandret sig. Derimod har Molerne og Kajerne lidt stor Skade og er flere Steder kun i Vandkorpen eller lidt under den. Stor Forsigtighed maa anvendes i Nærheden af Kajerne.
 490. Fyr forandret. Porar. Istrien. Østerrig-Ungarn. Midt i Februar 1909 forandres Porar Fyr til et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 3 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 3 Sek. Samtidig forstærkes Fyret. 44^o 45' N. Br. 13^o 53' Ø. Lgd.
 491. Fyr slukket. Poti, Sortehav. Rusland. De to hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, paa Hovedet af Ydermoleens Forlængelse ved Poti Havn, er slukket. Fyrbanken er ødelagt af Søen. 42^o 10' N. Br. 41^o 37' Ø. Lgd.
 492. Fyr tændt. Tauger. Marokko. Et grant, fast Fyr er tændt paa Yderenden af den nye Mole ved Tauger og det grønne, faste Fyr paa Træbroen slukket. 35^o 46' N. Br. 5^o 49' V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Febr. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		81 1/4	82
Danmark		—	—
Norden	73 1/2 — 1/4	73 1/4	73 1/4
Kjøbenhavn		27	28
Carl		64 1/2	66 1/2
Dannebrog		64 1/2	66
Skjold		42 1/2	48
Urania		—	—
Union	28	28 1/2	29
Dampsk. af 1896		64	66
Højmdal		—	—
Østasiatiske	131 1/4 — 1/4	131	131 1/4
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm		65	72
Torm		35	60
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	37 1/4 — 1/4	37 1/4	37 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats.		95	97
3 1/2 % Husejer Kreditk.	85	85	85 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		87 1/4	88 1/4
4 % — — — 1. Serie.		93 1/4	93 1/4
4 % — — — 2. Serie.		95 1/4	95 1/4
3 1/2 % Østift. Kreditf.		87 1/4	88
4 % — — — — —		92 1/4	92 1/4
3 1/2 % Landkreditk.		91 1/4	92 1/4
4 % Østift. Kreditf.		98 1/4	98 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	154	153 1/4	154 1/4
Privatbank	100 1/4 - 101 1/4	101 1/4	101 1/4
Landmandsbank	135 1/2	135 1/4	135 1/2
Handelsbank	134 1/2 - 135	131 1/2	135
Grundejerbank	34 - 33 1/2	33 1/2	33 1/2
Burm. & Wain	54 1/2 - 55	54 1/4	55
Helsingørs Jærnsk.		83	95
Sukkertabr.	23 1/2 - 0 1/4	238 1/4	239
Bryggeri Aktier	140 - 1/4	140	140 1/4

Vekselkurser d. 23. Februar 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	98.90	98.75
London	18.28	18.20
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.65	—
Wien	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Februar 1909.

Russiske Noter	216.15
4 % Russiske Consols	84.20
3 1/2 % — — — Boden Kredit	76.40
5 % Mexikanske 1899	101.40
5 % Rumænske Stats	101.25
4 % — — — 1890	98.25

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

„Foren. Dampsk.“ 10,000, „Norden“ 2,000, „København“ 16,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Dansk-russisk“ 48,000, „Østasiatisk Comp.“ 64,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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

493. Landmærke. Vohmar. Madagascar Ø-Kyst. En hvid, lrekanlet Pyramide med Mast og Flag er opført c. 500 m V. for Vohmar store Bæke. 13° 22' 13" S. Br. 50° 0' 9" Ø. Lgd. Man advares mod at forveksle de to Banker.

494. Grund. Great Basses. Ceylon S-Kyst. En Klippegrund med en mindste Dybde af 9 m ligger 5,6 Sm N. 58° Ø. fra Great Basses Fyr, og 1 S. 32° Ø. fra Elephant Hill. Grunden strækker sig med 14 à 18 m Vand 1 Sm i Ø. og V. 9 m Stedet: 6° 14' N. Br. 81° 38' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

495. Røvs Belligehed. Sumatra V-Kyst. Ingarisri har en Udstrækning af 2 Kbl mindste Dybde 3 m. 0° 28' 58" S. Br. 99° 51' 30" Ø. Lgd.

Det N-ligste Hauriff ligger paa 0° 30' 0" S. Br. 99° 46' 0" Ø. Lgd., det S-ligste paa 0° 31' 30" S. Br. 99° 46' 48" Ø. Lgd. og er henholdsvis c. 2 Kbl og c. 3 Kbl lange i Ø. t. N. og V. t. S.

Mellem de to Hauriff og Revet paa 0° 26' 27" N. Br. 99° 32' 23" Ø. Lgd. ligger endnu et Rev med 9 m Vand. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 57. Kjøbenhavn 1909).

496. Røvs Belligehed. Kg. Sikarbau. Sumatra V-Kyst. Revet med 3 m Vand mellem Revene Sikarbau og G-Doen ligger 1,2 Sm NV-ligere end angivet i Kortet og består af et Par Sten med 2 m Vand, hvorpaa det ikke bryder: 0° 6' 25" N. Br. 99° 25' 25" Ø. Lgd.

497. Fyrskibet »Tungsha« atter udlagt. Yang Tse Klang. China. Fyrskibet »Tungsha« er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet indtaget. 8° N. Br. 121° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 126. Kjøbenhavn 1909).

498. Vrag borttaget. Matsure Jima S. Shimonoseki Strait V-lige Indløb. Japan. I Shimonoseki Strait V-lige Indløb er Vraget af »Ikula Maru« borttaget og Almærkingen indtaget. 33° 57' 33" N. Br. 130° 51' 48" Ø. Lgd. Vraget af »Uralo Maru« er borttaget. 39° 57' 16" N. Br. 130° 51' 42" Ø. Lgd.

499. Grund. Kii Suido. Tsubakiotomari Ura. En nelson overflydt Klippe-Osenon ligger 7 1/2 Kbl S. 45° V. fra Tsubakiotomari Triangulations Station. 39° 50' 3" N. Br. 134° 41' 32" Ø. Lgd. Den er ved et Rev forbundet med Land.

500. Lystønde flyttet. Yokohama Harbour. Gulf of Tokyo. Lystønden, som til Forsøg har ud for Tsunami, er flyttet og ligger nu i 11 m Vand, tæt SV. for Hommoku Lystønde. 35° 26' 41" N. Br. 139° 41' 10" Ø. Lgd.

501. Klippe. Douglas Inlet. Masanbo. Korea SØ-Kyst. En 6,4 m Klippe ligger i Douglas Inlet 5, Kbl S. 71° Ø. fra Toppen af Tai Pong Island, og 1 S. 11° V. fra Neuk De Triangulation Station. 35° 0' N. Br. 128° 45' Ø. Lgd.

502. Taagesignal forandret. Kap Povorotni. Peter den Stores Bøgt. Sibirien. Taagesignalet ved Povorotni Fyr gives med Sirene, der hver 9 Sek. giver et Stød af 5 Sek. Varighed. Skibes Taagesignal besvares med et Kanonskud. 42° 40' N. Br. 133° 3' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1111. Kjøbenhavn 1908).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller Ny Hdg.; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.

Korts eller

Bøger Nr.

N 61

Holland:

Søfartskaart van Nederlandisch Oost-Indië. Noordoostkust Halanhera.

Eiland Morotai. 1:250,000; met plans:

a. Westkust Morotai, van Tg. Wajaboela tot Tg. Gila. 1:125,000; b. Oostkust Morotai, van Kg. Mira tot Kg. Boesoe Boesoe. 1:40,000; c. Westkust Morotai. Reede Wajaboela. 1:25,000; d. Oostkust Morotai. Reede Boesoe Boesoe. 1:25,000; e. Oostkust Morotai. Reede Beri Beri. 1:25,000.

Søfartskaart van Nederlandisch Oost-Indië met plans:

a. Oostkust Halmahera. Baai van Kasee. 1:300,000; b. Westkust Celebes. Reede Boeding-Boeding. 1:20,000; c. Westkust Halmahera. Dadingrahari. Reede Kajasa. 1:35,000; d. Westkust Halmahera. Eiland Kajoa. Reede Goeroeah-Ping. 1:25,000; e. Westkust Halmahera. Straat Sambakki en Straat Herberg. 1:100,000; f. Sermatje-eiland. Noordkust Roma. Zwaarahai. 1:25,000; g. Noordkust Ceram. Reede Sawai. 1:5,000; h. Noordkust Ceram. Sotemann-hani. 1:50,000; i. Sermata-eiland. Eiland he O. Roma. 1:100,000; j. Kleine Soenda-eiland. Noordkust Adenara. Sagobani. 1:25,000.

Zuidzee. 1:100,000. f. 2,45.

England:

R 212
R 1607
R 1763
R 633
R 1824 b
R 689
R 1784
R 1763
218

England. Thames Entrance, N. Foreland to the Nore. 4sh.
Ireland. E. Belfast Lougl. 3 sh.
Ireland. N. and E. plans. 2 sh.
Ireland. W. 4 sh.
Gibraltar Harbour. 3 sh.
China, E. Tung Yung to Wen Chan Bay. 3 sh.
China, E. Ou Klang. Wen Chau port and approaches. 3 sh.

Frankrig:

Bog. Ocean Atlantique Est (de la pointe de Penmarc'h au cap Trafalgar). 2 fr.

Søkort-Arket.

Paa Søkort-Arket er udkommet og udleveres gratis: Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til »Den danske Løds«. 6te Udgave 1905. Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til »Den danske Havnedes«. 5te Udgave 1906. Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til »Den islandske Løds«. 2den Udgave 1903.

Bekendtgørelse for Søfartende Nr. 27.

Fyrskib udlagt. Malmø Red. Sundet.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmø er Fyr- og Lods-fartøjet »Malmøredd« atter paa Station.

Marineminstrelets Admiration-Departement, den 24. Februar 1909.

Bekendtgørelse for Søfartende Nr. 28.

Fyrskib inddraget. Malmø Red. Sundet.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmø har Fyr- og Lods-fartøjet »Malmøredd« atter forladt Stationen for Is.

Marineminstrelets Admiration-Departement, den 25. Februar 1909.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulport 16./2. til River Plate. — Michail Ontchonkoff, Harboe, ank. Livorno 20./2. — Generalkonsul Pallison, Christensen, ank. Pozzoli 24./2. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 23./2. — Helmer Mørch, Thorsae, afg. Pensacola 1./2. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 24./2. til Windau. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Riga 26./1. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Gulport 12./2. til Hamburg. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Windau 20./2. til Dunquerque. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Neufahrwasser 24./2.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Valencia 19./2. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Newport 20./2. til Esbjerg. — Nantik, N. Nielsen, afg. Eastbourne 22./2. til Ipswich. — Nordsoen, Gram, ank. Valencia 20./2. — Nexos, Basse, afg. Kongsdal 21./2. til Methil. — Gerda, Thøgersen, ank. Antwerpen 22./2. — Ellen, Hansen, ank. Windau 22./2. — Fylla, Christensen, ank. Valencia 22./2. — Cito, Jepsen, afg. Lemwerder 22./2. til Savona. — Dagmar, Mathiasen, ank. Newport 21./2. — Nerma, Schiff, ank. Esbjerg 23./2. — Alfa, Lauritsen, ank. Carriden 22./2. — Inger, Larsen, ank. Wisbech 20./2. — Johanne, Mikkelsen, ank. Middlesbro 22./2. — Laura, Pedersen, afg. Windau 20./2. til Reval.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Orau 24./2. — Helga, Vaabeu-Hansen, ank. Toulou 17./2. — Elna, Ratje, ank. Antwerpen 18./2. — Therese, Pedersen, afg. St. Remo 22./2. — Jeanne, Løffler, afg. West Hartlepool 14./2. — Daisy, Lagesen, afg. La Goulette 14./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Almeria 18./2. — London, Bom, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tbolander, ank. Alicante 19./2. — Bryssel, Kaas, afg. Bathurst 14./2. til Marseille.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Sfax 17./2. — Wien, Boeck-Hausen, afg. Tripolis 13./2. til Garston. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 16./2. til Hamburg.

Jylland. Ebba, Thomsen, pass. Konstantinopel 24./2. for Batoum.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Windau 20./2. til Grangemonth. — Brattingsborg, Andersen, ank. Genua 10./2. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Korsør 20./2. — Frederiksberg, Albertsen, afg. Middlesbro 17./2. til Savona. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Königsberg 11./2. — Kronborg, Jensen, afg. Barry 24./2. til Livorno. — Skanderborg, Jensen, ank. Cardiff 20./2. — Stegelborg, Land, ank. Cardiff 20./2. — Stjerneborg, Lund, ank. Cardiff 21./2. — Søborg, Hansen, ank. Rotterdam 4./2. — Uranienborg, Schmidt, afg. Ghent 20./2. til Pillau.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Kjøbenhavn 23./2. — Klampenborg, Winther, afg. Kjøbenhavn 23./2. til Windau. — Marselisborg, Larsen, afg. Genua 23./2. til Huelva. — Silkeborg, Pedersen, afg. London 23./2. til Sanderland. — Skodsborg, Agerlin, ank. Odessa 1./2. — Tuborg, Seelmidt, ank. Rendsborg 20./2. — Ulfborg, Møllerup, ank. Cette 17./2.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. London 16./2. — Jægersborg, Larsen, afg. Rotterdam 23./2. til West Hartlepool. — Taarnborg, Matzen, ank. Burntisland 22./2.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Svendborg 22./2.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Tyne 13./2. til Nizza.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Kiel 24./2. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Liban 25./2.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Korsør 23./2.

Østasiatisk Kompagni. Chumpon, Hansen-Raun, afg. Antwerpen 23./2. til Port Said. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 13./2. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 14./2. til Singapore. — Cathay, Kruse, ank. Shanghai 21./2. — Bintang, Gabe, afg. Port Said 18./2. til London. — Siam, Cortsen, ank. Marseille 22./2. — Samui, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 8./2. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Barry 21./2. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Sibirien, Rambusch, afg. Kjøbenhavn 22./2. til Norrköping. — Cambodia, Knudsen, er ank. t. Penang.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. Portland 13./2. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. Barbados 23./2. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 23./2.

Ero. Enigheden, Jensen, ank. Warkworth 28./2.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rotterdam 24./2. — Helene, Sørensens, afg. Rotterdam 23./2. — Agnete, Farnp, afg. Esbjerg 23./2. — Hermia, Hansen, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Alice, Schultz, afg. Rendsborg 23./2.

Svendens & Christensen. Ajax, Brorsen, ank. Kjøbenhavn 21./2. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Cardiff 24./2. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Cardiff 18./2. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Cardiff 20./2.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Rotterdam 21./2. — Kronprinsesse Lonise, Petersen, ank. London 20./2. — Urania, Clausen, ank. Kiel 18./2. — Svend, Schmidt, ank. Slavanger 12./2. — Nordland, Møller, afg. Landskrona 24./2. — Kronprins Frederik, Andresen, ligger i Kjøbenhavns Dok. — England, Andersen, ank. Methil 22./2. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 21./2. — Europa, Hansen, pass. Kjøbenhavns Red 22./2. for Terneuzen. — Frankrig, Friis, ak. Kjøbenhavn 15./2. — Belgien, Nielsen, ank. Korsør 23./2.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Fulton, Jørgensen, afg. Grao-Antwerpen 19./2. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 15./2. — Washington, Nielsen, ank. Tyne Dock 22./2.

From. Austa, ank. Oporto 18./2. — Freja, afg. Kristiania 22./2. til Mandal. — Vera, afg. Methil 23./2. til Wismar.

Ocean. Normau, Rosbæk, ank. Aarhus 20./2. — Allan, Nielsen, ank. Horsens 22./2.

Skandia. Skinfaxe, Vilaudt, afg. West Hartlepool 23./2. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Faber, afg. Burntisland 23./2. til Masedund. — Schach Steenberg, Theiland, reparerer i Helsingør.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Frederikshavn 22./2. til Blyth. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Sfax 21./2. til Ipswich. — Ove Gjedde, Jans, afg. Bathurst 16./2. til Rotterdam.

Sejlskibe.

Svendborg. Vesta, Poulsen, ank. Rudkjøbing 17./2. — Naden, Rasmussen, ank. Fowey 19./2. — Erik, Hansen, ank. Leith 22./2. — Emilie, Dysart, ank. Dysart 22./2. — Dannebrog, Clausen, ank. Leith 22./2. — Valkyrion, Hansen, ank. Ramsgate 22./2. — Helge, Carlsen, ank. Holmestrand 23./2. — Rnth, Valentin, ank. Drobak 23./2. — Martin, Wilde, ank. Drobak 22./2. — Apollo, Nielsen, ank. Drammen 23./2.

Ero. Vigilant, Jacobsen, ank. Anstruther 19./2. — Rota, er d. 13./2. prajet paa 47° N. Brd. 7° V. Lgd. — Ruth, Nielsen, ank. Seaham Harbour 20./2. — Kirstine Jensen, Jørgensen, ank. Methil 22./2. — Claudia, Aaberg, ank. Savannah 21./2. — Harris, Torsteinson, ank. Genova 21./2. — Thea, Friis, ank. Westnast 22./2.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 26. Februar 1909. — Board of Trades Tables of Freiboard. — The Ryan-Tanning boat handling device. — Jubilæum. — Fragtmarkedet. — Fra So og Laud. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Dampskibsselskabet „Nauta“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes den 9. Marts Kl. 12 paa Selskabets Kontor, Østerbrogade 72, 3.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab og af Status.
3. Valg af Komitteret og Revisor.

Kjøbenhavn, den 21. Februar 1909.

Bestyrelsen.

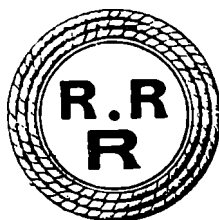
Skib til Salg.

Galeasen „Hamburg“ af Haderslev, der maaler 33,81 Netto Tons og laster 80 Tons dw., er til Salg ved Henvendelse til Skipper Chr. Fryden-dahl, Ørbyhage pr. Vonsbæk i Haderslev Kreds.

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.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Ståltøve

til Skibsbrug og Elevatorer.

N. SANDBERG'S SKRÆDEREINDRISTEMENI 5, I ULLSTUEGATE 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.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
 til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.
 Eneforhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
 Telefon N 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: *Berglarsen.*
 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.
 Commerical Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
 Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Oey, 20, Tel. 156.

Den Kjøbennavnske Sø-Assurance-Forening IIII.
 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: Copenhavne. Telefon-Nr. 42

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. Hæegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
 Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Jørgensen & Mathiasens
Baadmotorer
 for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.
Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.
 Eneforhandling for Danmark:
VALD. JH. LARSEN.
 ved
BERG & LARSEN, NYHAVN 53.



Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky
 gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere fortoldet og ufortoldet.
 General-Agent for Danmark:
ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.
 Telegram-Adresse: „Vincohn“. Telefon 3283.

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

„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.

AVERTISEMENTSPRIS.
 Første Side pr. Petillinie 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: V. KROGH.
 Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

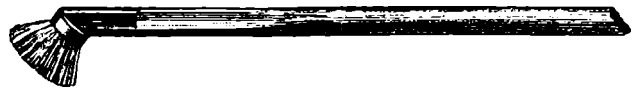
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 2. Marts 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slænger 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.



Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder-Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9 00
Løvanger — - 7 00
Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6 00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Præer.

HANS PREHN

Telefon 2625.

Børstenbinder.

Telefon 4375.

Vesterbrogade 54.

Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

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

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

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Stub & Nielsen
Trælastforretning
Strandboulevarden 8 (ved Frihavnen). Tlf. 4228 & 9928.
Skotplanker, Tømmer, Garnering, Dunage.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.
Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.
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“.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 9210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Marifimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampsøjldug 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.

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

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparation 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 800 Tons Egenvægt.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havarieexpert.

Kontor: Holsteinsgade 16, Ø.

Telef. Øbro 1125 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagel beboerønde Reel og billig Betjening garanteres.

Janus Andersen Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Til Skibsbrug

anbefales:

Carlsberg

Pilsner Lagerøl Porter Exportøl Skattefrit, lys og mørk Mineralvande.

Leveres fra Depotet:

Havnegade 47. Telefon 4980.

Telegramadr.:

„Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:

„Smith, Cronstadt“.

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.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnede 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.

Skib til Salg.

En Galense, 26 Reg.-Tons, i udmærket Stand. Laster 3200 Kbf. Træ, 68 & 70 Tons død Vægt, kan købes billigt hos

Fr. Langermann & Co. Aarhus.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Kjøbenhavns

Navigationsskole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af Sct. Annæ Plads

Telef.: Palæ 213 x.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekræm- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrers Skibsførere sin Skibsproviantering.

Flag og Vimpler

„Flagkammeret“

3 Rosengården 3.

Nogle Priser: 6 Al. 10 Kr., 5 Al.

7 Kr., 4 Al. 4 Kr. 65 Ø., 3 Al.

3 Kr. 65 Ø., 3 Al. 2 Kr. 75 Ø.,

2 Al. 1 Kr. 35 Ø.

Vimpler 35 Øre pr. Alen.

Stille-Bæltet er meget smalt og SØ.-Passaten træffer man i Almindelighed først paa sydlig Bredde.

Vindforholdene ved Kysten er i det væsentlige som i Februar, dog maa man lægge Mærke til de vestafrikanske Tornados, som forekommer paa hele Guineakysten fra c. 8° N. Brd. i Marts, April og Maj (og tillige i November), hyppigst og heftigt som Uvejrbyger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Disse Tornados, ved hvilke der oftest er iagttaget en Vindstyrke af 8 efter Beauforts Skala, men ogsaa undertiden en Vindstyrke af indtil 10, er et karakteristisk Tegn paa Begyndelsen af den sommerlige SV. Monsun (og paa dens Slutning i November).

Taa g e h y p p i g h e d e n er kun taget meget lidt til i Marts, derimod naar Taagen en betydelig større 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 7pCt., d. v. s. c. 50 Taageliner om Maanedens Syd for Vigo paa den ene Side og Savannah paa den anden Side forekommer Taage næsten slet ikke.

I s. Gennemsnitsgrænsen berører i denne 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 den 22. Februar, at der fra Slutningen af Januar og Begyndelsen af Februar er rapporteret Drivis i Egnene NØ. for de store New Foundlandsbanker. I Følge Indberetning ophørte Skibsfarten paa Hudson Floden den 20. Januar, og i Slutningen af Januar ophørte Skibsfarten paa North Sydney (C. B.) paa Grund af Is.

Endnu i Midten af December er der paa de sydlige Bredder truffet usædvanlig meget Is. Det engelske Sejskib »Largiemore« rapporterer den 17. December f. A. at have truffet tre, store Isbjerge paa 43° 36' S. Br. 31° V. Lgd.

S t r ø m m e. 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 Elmaalet.

Sømænd og Sparsommelighed.

Vi har modtaget følgende:

Det er nu fire Aar siden »Sømandssparekassen« oprettedes som en Afdeling af »Landbosparekassen for Fyen«, en Sparekasse paa c. 16 Mill. Kr. Afdelingens Hovedkontor er i Svendborg, og den sorterer under et Udvalg, bestaaende af Sparekassens Forretningsfører F. Lersig og P. J. Bach, fliv. Skibsfører Ferd. Nielsen, Svendborg, og A. C. Christensen, Marstal, samt Forstanderen for Sømandshøjskolen. I de første fire Aar indgik der i Sparekassen c. 40,000 Kr., det er jo da noget, om end ikke særlig meget, men al Begyndelse har ogsaa sine Vanskeligheder.

De daarlige Pengeforhold i denne Vinter har været følt overalt, ogsaa blandt Sømændene. I Kjøbenhavn har der været saare mange, der har maattet ty til den offentlige Godgørelse for at blive mættet eller for at faa Tag over Hovedet, og i særlig en enkelt af Provinsbyerne har der været stor Trang blandt de ledige Sømænd. Der kan jo i Livet indtræffe Forhold, der kan bringe ogsaa de paapassende i økonomiske Vanskeligheder, men i al Almindelighed synes jeg dog, man maa kunne sige, at med de nuværende Hyreforhold burde ingen ung Sømand være saa daarlig stillet, at han ikke kunde bjerge sig pænt gennem nogle Maaneders Ledighed. Men det, der behøves er, at der i Tide vises Sparsommelighed.

Der er en Del af vore Sømænd, der er flinke Sparere. Jeg traf forleden en rask Ungmand, hvis Bog allerede var oppe ved det tredje Hundrede Kroner, og jeg kunde nævne adskillige andre, men det er laugtfra saa almindeligt, som det burde være: mon ikke netop denne Vinters Erfaringer skulde kunne opmuntre mange fler til at tage fat. Jeg tror det sikkert, men jeg tror ogsaa, at skal det lykkes, da maa der et Samarbejde til mellem Skibsfører og Mandskab. Enhver, der selv er Ejer af en Sparekassebog, véd, at de Beløb — de være aldrig saa smaa — der først er kommen i Bogen, er man særlig nænsom med og vil nødig røre: det gælder da om at opmuntre Sømændene til saa vidt mulig regelmæssigt at sætte Penge hen under Somrens Løb. Kunde mange naa dertil, at de regnede med at bruge én Tredjedel af den fortjente Hyre under Rejsen, medens én Tredjedel staar frit i Skibet til Afregningen og én Tredjedel indsaettes regelmæssig i Sparekassen, da var meget vundet. I vore Sejskibe og med f. Eks. Letmatroslyre maatte det kunne gøres. Om dette Regnestykke netop følges er ikke Hovedsagen, men kun, at der bliver begyndt.

For en Maanedstid siden havde jeg Lejlighed til at tale med en mindre Kreds af Skibsførere paa Thurø derom, og de syntes godt om Tanken. Ved Forhandling med Mønstringsbestyrere og Forhyringsagenter her og i Marstal, er vi da bleven enige om at forsøge, om det ikke skulde gaa an at faa indført en frivillig Mønstring med Sparekassebog, der jo i og for sig kun er en Tillæmpning af Trækseddelsystemet saaledes, at det volder mindst mulig Besvær. Der er nu trykt en »Veledning« i denne Sag, der uddeles til alle Sømænd her, og dennes Hovedindhold er dette: Naar en Skibsfører og en Sømand derom er enige, undertegnes ved Mønstringen en saalydende Erklæring: »Undertegnede indgaar herved paa at give min Skibsfører Bemyndigelse til fra Begyndelsen af den . . . Maanedes Tjenestetid om Bord at tilbageholde . . . Kr. af min maanedlige Hyre og indsætte Beløbet paa min Konto i Sømandssparekassen«. Der kan være Gældsforhold og andet, der ikke muliggør at indføre Reglen fra den anden Maanedes Slutning, som Tanken egentlig var. Denne Erklæring vedlægges Søfartsbogen.

Til Lettelse ved Indsendelsen modtager Kaptajnen paa Mønstringskontoret en Kuponbog med 3 Kvitteringskuponer. Den første beholder han selv, den anden sendes sammen med Pengene, den tredje faar Spareren. Sparekassen sender efter Modtagelsen Kvittering for Beløbet, der forrentes med 4 pCt. p. a. fra Modtagelsesdagen. Med første Kvittering sendes Nummer paa Sparekassébøgerne, der opbevares i Sparekassen. Beløbene kan ogsaa indsendes gratis gennem Konsulaterne. Det er jo ret almindeligt, at Skibsførerne gør op med Mandskabet efter hveranden Ladning, og ved saadant Opgør vil det jo da være saare simpelt at fremsende det omhandlede Beløb. Jeg har god Grund til at mene, at mange Sømænd med Tak vil gaa ind paa denne Ordning, og jeg mener desuden, den vil kunne virke i Retning af at hindre utidlig Skiften, hvad jo ogsaa betyder en Del. Jeg mener endelig, at en saadan Sparsommelighed hører til

de Ting, der giver Selvagtelse og hjælper til at arbejde med større Maalbevidsthed. Skal vore unge Sømænd kunne opfylde de Krav, der fra mange Sider stilles til dem, og skal de føre vor Stand fremad paa en smuk Maade, da er begge disse Egenskaber nødvendige i stadig større Grad.

Hermed vil jeg da gerne bede vore Skibsførere overveje denne Sag og velvilligt og forstaaende gøre deres til, at de flest mulige af Mandskabet »mønstrer med Sparekassébøger. Jeg tror, det kan faa stor Betydning for alle Parter og blive til stor Fremtidshjælp for vor søfarende Ungdom.

Sømandshøjskolen i Svendborg, 19. Febr. 1909.

Vilh. Rasch.

Generalforsamlinger.

Dansk Navigatorforening

afholdt d. 27. Februar ordinær Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Rigenstrup. En Snes Medlemmer var mødt.

Foreningens Næstformand, Translator Balthazar-Petersen, aflagde en kort Beretning for det forløbne Aar efter at have meddelt, at Formanden, Styrmand Bregnhof, for nogen Tid siden havde nedlagt sit Mandat paa Grund af en Uoverensstemmelse med Bestyrelsen.

Dirigenten oplæste Regnskabet, for hvilket der blev givet Decharge. Aarsregnskabet balancerer med Kr. 6,177.97. Blandt Indtægterne anfører vi: Medlemskontingent Kr. 2,476.00, Annonce- og Abonnements-Konto Kr. 1,203.61, Skibsførerforeningens Tilskud til Redaktorgægen Kr. 416.66; blandt Udgifterne: Trykning af »Navigatøren« (Foreningens Andel) Kr. 1,130.79, Husleje Kr. 300.00, Kontingent til Fællesrepræsentationen Kr. 200.00, »Viking« Afæren Kr. 208.79, Skibsførerforeningens Andel i Annoneindtægten Kr. 544.21.

Foreningen ejede d. 1. Januar 1909 Kr. 7,644.99, og det forløbne Aar udviser en Tilbagegang af Kr. 532.47.

Man vedtog derefter en Række Lovændringer: § 8 ændredes saaledes, at det fremtidig er Generalforsamlingen, der vælger Formanden. De to sidste Stykker i § 14, der indskrænker den ekstrordinære Generalforsamlings Kompetence, udslettedes. Endelig tilføjedes en § 20, der fastsætter detaljerede Forskrifter for, hvorledes der skal forholdes i Tilfælde af Foreningens Oplosning.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer genvalgtes. Formandsvalget, der foretoges efter den ændrede § 8, gav til Resultat, at Styrmand Bregnhof, bragt i Forslag af Kapt. Gjerloff, valgtes med 10 Stemmer; Kapt. Bjarnarson, der var opstillet fra anden Side, fik 8 Stemmer.

Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874

afholdt sin aarlige ordinære Generalforsamling den 24. Februar under Ledelse af Overretssagfører Steinthal.

Kaptajn Moyell bød som fungerende Formand den talrigt mødte Forsamling Velkommen. Under hele Forsamlingens Tilslutning mindede han om det smertelige Tab, Foreningen havde lidt ved Formanden, Kapt. J. P. Larsens Død. Kapt. Larsen blev valgt med stor Majoritet paa Generalforsamlingen i Fjor og kom saaledes kun til at virke som Formand i kort Tid, men havde altid lagt den største Interesse for Foreningens Fremgang for Dagen. Ære være hans Minde!

Kaptajn Ørum gennemgik som Kasserer Aarsregnskaberne. Foreningens Kassererregnskab for 1908 udviste en Indtægt af Kr. 11,566, hvoraf Medlemskontingentet udgjorde Kr. 8,094. Foreningen ejede ved Aarets Udgang Kr. 8,364. — Enke- og Hjælpekassens Indtægter havde udgjort Kr. 13,867, hvoraf Kr. 2,510 var Kontingent og Indskud af Medlemmer, og Kr. 2,385 aarligt Bidrag af Æresmedlemmer. I Understøttelser til Enker og Born er der i Aarets Løb udbetalt Kr. 10,960. Enke- og Hjælpekassen ejer Kr. 154,562. Sygekassen ejer Kr. 14,720. Dens Indtægter udgjorde Kr. 7,336 og i Sygekassenhjælp til Medlemmerne var der udredet Kr. 585.

Samtlige Regnskaber godkendtes enstemmigt, og Budgettet for indværende Aar vedtoges.

Tilgangen af Medlemmer var i Aarets Løb 43, Afgangen 27, og Foreningen havde den 1. Januar 1909 607 Medlemmer. Et Forslag om, at Medlemmerne kun kan udmelde sig af Foreningen til en 1. Januar, vedtoges.

Kaptajn Palsbo anbefalede et Forslag om Kontingentforhøjelse, hvorved den Særstilling, der hidtil har været indrømmet Medlemmer af Enkekassen og ikke-farende Medlemmer fra før 1907, vilde bortfalde.

Kaptajn Petersen anbefalede ligeledes Forslaget, da Foreningen nødvendigvis maatte have større Indtægter end hidtil for at kunne virke paa tilfredsstillende Maade.

Kapt. Minor Rasmussen fandt det urigtigt, at de gamle Medlemmer skulde betale højere Kontingent paa Grund af de ny Krav, der nu stilles til Foreningen, men som det ikke oprindeligt havde været Meningen, at Foreningen skulde befatte sig med. Meningen var jo den, at Foreningen skulde være til Hjælp og Støtte for Medlemmerne. Han troede at vide, at der var indkommet Protest imod Forhøjelse fra Marstal, hvor man fandt det uretfærdigt, at man skulde betale til noget, man ikke havde Interesse for. Folgen kunde blive, at man i Marstal og Sønderho meldte sig ud af Foreningen.

Kaptajn Palsbo bemærkede, at Foreningen ikke er en Understøttelsesforening, og Kaptajn Schoubye gjorde opmærksom paa, at Foreningens Formaal i Følge Lovene er at varetage Skibsførernes Interesser, og det er dog noget, som alle Medlemmerne maatte have Interesse for.

Kaptajn Minor Rasmussen svarede, at dette Formaal kun havde Betydning for de farende Skibsførere, men ikke for de ikke-farende, der gik hjemme og passede en eller anden lille Bestilling.

Kaptajn Moyell bemærkede, at der i Protesten fra Marstal ikke tales om denne Forskel mellem farende og ikke-farende Medlemmer. For øvrigt vilde Marstal let blive en Klods om Benene paa Foreningen, hvis denne ved saadanne Protester hindredes i at virke efter sit Formaal.

Kaptajn Schmidt anbefalede et Ændringsforslag, hvorefter Bestyrelsen, om den fandt det nødvendigt og uden at indhente Generalforsamlingens Samtykke, kunde paaligne Medlemmerne, eventuelt kun de farende, et Ekstrakontingent, eventuelt ikke over 20 Kr. aarligt.

Kaptajn Bang anbefalede Forslaget og glædede sig over det. Enhver Skibsfører maatte have absolut Tillid til sin Bestyrelse og tillige være villig til at bringe et Offer for sin Stand. Fagforeningerne, Maskinmesterforeningen f. Eks., kræver, at der skal bringes Ofre, naar det behøves og har i den Henseende fuld Tillid til Bestyrelsen. Skibsførerforeningen burde ikke heri staa tilbage.

Efter yderligere Forhandling foretoges Afstemning, hvorved saavel Forslagene om Kontingentforhøjelse som om Ekstrakontingent forkastedes, da de ikke opnaaede den fornødne kvalificerede Majoritet.

Et Forslag om, at Stemmesedler, der indsendes til Generalforsamlingen, skal være underskrevet af vedkommende Medlem, vedtoges enstemmigt, ligesom et Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen, skal indsendes inden 1. Januar. — Tillige vedtoges en ubetydelig Ændring i Sygekassens Vedtægter.

Kaptajn Bang anbefalede Bestyrelsens Forslag om at forandre Udtrykket »Formandens Gage« til »Formandens Honorar«. Det er ikke en varig Livsstilling at være Formand. I saa Fald maatte Formanden lønnes med c. 5000 Kr. Da man ikke har Raad dertil, og da Formanden alligevel, hvis han ikke genvalgtes, vilde være yderst uheldigt stillet og ikke en Gang pensionsberettiget, vilde det være heldigere at yde Formanden et Repræsentationshonorar, medens det egentlige daglige Arbejde kunde udføres af en Forretningsfører, som har fast Løn, og som tillige kunde være Sekretær og Kasserer. Formandens Honorar havde Bestyrelsen da ment at kunne sætte til Kr. 1500 aarligt, medens Hr. Bang selv havde ment, at hvis han valgtes til Formand, kunde han have fundet 100 Kr. maanedlig passende.

Kaptajn Petersen, som efter Opfordring havde ladet sig opstille som Kandidat til Formandsposten, havde betinget sig 3000 Kr. i Gage og tog derfor sin Kandidatur tilbage, hvis Bestyrelsens Forslag vedtoges.

Kaptajn Bang betingede sig Ret til, hvis han valgtes til Formand, at gøre endnu en Rejse til Grønland med »Hans Egedes«, hvortil vilde medgaa 7 Uger.

Bestyrelsens Forslag om at sætte Formandens Honorar til 1500 Kr. vedtoges.

Kaptajn Bang valgtes derefter til Formand med 104 Stemmer, medens 99 Stemmer faldt paa Kaptajn Schultz.

Kaptajn Bang takkede. Han fremhævede, at da han hørte til en af vore ældste Sømandsslagter, var det kun naturligt, at hans Stands Interesser frem for alt laa ham paa Hjærte. Et af de Hovedformaal, der særlig laa ham paa Sinde, var at virke for et godt Forhold og godt Samarbejde mellem Handelsflaadens Officerer indbyrdes og ligeledes for et godt Forhold mellem Officererne og det øvrige Mandskab om Bord paa Skibet, som dog maatte betragtes som Søfolkens Hjem, og hvor et venligt Ord og et venligt Blik mange Gange kan gøre vidunderlig godt. Han udtalte sin Glæde over Samarbejdet med Styrmandsforeningen og anerkendende Ord om Kaptajnerne Schultz og Petersen, som han ogsaa var overbevist om hver for sig vilde have udfyldt Formandshvervet paa en udmærket Maade, hvis Valget var faldet paa en af dem. Han takkede Kaptajn Moyell, som havde fungeret som Formand næsten hele Aaret og mange Gange følt sig træt deraf, og udbragte et med Hurraraah besvaret Leve for ham.

Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes som ikke-farende Medlemmer Kaptajnerne Wibroe, Moyell og Schultz og som farende Medlemmer Kaptajnerne Schmidt, Jørgen Kruse og Schoubye samt Styrmand P. G. C. Pedersen. Revisorerne genvalgtes.

Efter Forslag af Kaptajn Bang optoges Kaptajn Moyell som Æresmedlem af Foreningen.

Det vedtoges indtil videre at fortsætte Udgivelsen af Medlemsbladet som hidtil sammen med Navigatørforeningen.

Uden for Dagsordenen vedtoges efter nogen Forhandling en af Kaptajn Bang foreslaet Resolution, hvori Foreningen udtaler sin

Sorg over den Maade, hvorpaa Foreningens Æresmedlem og tidligere mangeaarige Formand, Kaptajn Jacob Holm havde optraadt i den saa ofte omtalte »Viking«-Affære.

En af Kaptajn Bang affattet Beklagelse af Handelsministerens Udtalelser i Rigsdagen i Anledning af »Viking«-Affæren, hvilket Udtalelser, skønt det ikke var tilsligt, kunde skade Skibsførerstandens Anseelse, toges stiltiende til Efterretning.

Generalforsamlingen sluttede derefter med Leverand søvøl for Kassereren, Kaptajn Ørum, som for Dirigenten.

Nybygninger, Køb og Salg.

3-m. Sk. »Eden« af Marstal, 228 Brutto Tons stor, er solgt til Skibsmægler H. A. Grube med flere for 16,500 Kr. Skibet er bygget i Svendborg 1884.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«. Lovstræde 9. Telefon 6026.
Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler,
Bronce-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltrusser,
Køjer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. Reval 24./2. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 21./2. — Algarve, Borries, afg. Denia 1./3. til Malaga. — Anglo Dane, Wieneke, afg. herfra 27./2. til Stettin. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 27./2. til Windau. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 24./2. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 28./2. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. herfra 27./2. til Baltishport. — Aurora, Fischer, afg. herfra 28./2. til Dartmouth. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 25./2. — Beira, Lunge, ank. Newcastle 1./3. — G. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Genoa 25./2. — Christian IX, Holm, afg. Pillau 28./2. hertil. — Dagmar, Bøgvad, ank. Havre 28./2. — Douro, Søberg, afg. Lissabon 26./2. hertil. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 11./2. til Madeira. — Frederik, Thomsen, ank. London 28./2. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 1./3. — Heugest, Munch, ank. hertil 1./3. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 25./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Catania 26./2. til Messina. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 28./2. hertil. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 27./2. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 26./2. til New York. — Kiew, Jørgensen, afg. Frederiksstad 25./2. til La Rochelle. — Kursk, Gommesen, afg. Palermo 18./2. hertil. — Leopold H. Rasmussen, afg. Libau 27./2. til Hull. — Loire, Craignou, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. Dunkerque 27./2. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. Newcastle 1./3. — L. F. Holmblad, Svane, ank. Gallipoli 27./2. — Moskva, Jensen, afg. herfra 26./2. til Antwerpen. — Nicolai, H. Clauson-Kaas, afg. New York 14./2. hertil. — Nordjylland, Petersborg, ank. Pillau 1./3. herfra. — O. B. Suhr, Frisette, dokker her. — Omsk, Harder, ank. hertil 28./2. — Osear H. Hempel, ank. New York 24./2. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 20./2. — Perm, Christensen, ank. London 25./2. — Pregel, Iversen, afg. Windau 27./2. til Duakerque. — Ribehuus, Bonnellykke, ank. Pillau 27./2. — Saga, Wiberg, ank. Libau 27./2. — Seine, Damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. herfra 13./2. til Baltimore. — Tiber, Beck, oplagt her. — Tyr, Thanning, ank. hertil 1./3. — United States, Wulff, afg. Kristiansund 27./2. til New York.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gullport 16./2. til River Plate. — Michail Ontshoukoff, Harboe, afg. Livorno 26./2. til Iviza. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Pozzuoli 24./2. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 23./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Rotterdam 25./2. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Windau 26./2. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Gullport 12./2. til Hamburg. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Dunkerque 26./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Neufahrwasser 24./2.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Valencia 26./2. til Burriana. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Esbjerg 24./2. — Nautik, N. Nielsen, ank. Ipswich 23./2. — Nexos, Basse, afg. Methil 27./2. til Esbjerg. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 26./2. til Manchester. — Dagmar, Mathiasen, ank. Swansea 26./2. — Nerma, Schiff, ank. Hull 27./2. — Alfa, Lauritsen, afg. Carriden 25./2. til Esbjerg. — Inger, Larsen, afg. Grimsby 25./2. til Neapel. — Johanne, Mikkelsen, afg. Middleshro 25./2. til Frederikshavn. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Malaga 25./2. til Valencia. — Laura, Pedersen, ank. Reval 24./2.

Dania, Lilly, Nielsen, afg. Burntisland 23./2. til Eckernfærde. — Alexy, Skou, afg. Methil 25./2. til Rendsburg. — Dagny, Sørensen, ank. Aarhus 27./2. — Mary, Clausen, afg. Nakskov 25./2. til Stettin.

Vulcan, Vulean, Nielsen, afg. Almeria 25./2. til Huelva. — London, Bonn, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Cartagena 25./2. — Bryssel, Kaas, afg. Bathurst 14./2. til Marseille.

Mercur, Berlin, Krogh, ank. Stax 17./2. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Garston 27./2. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 16./2. til Hamburg.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Gibraltar 26./2. — Russia, Poulsen, afg. Newport 20./2. — Carl Hecksher, Starck, afg. Barry 27./2. — Dania, Petersen, afg. Newcastle 12./2. — Normannia, Ericksen, pass. Bagres 25./2. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 24./2. — Canada, Jespersen, ank. Rotterdam 26./2. — Livonia, Lindberg, afg. Nicolajeff 23./2.

Østerseen. Cimbria, Paulsen, ank. Sagunto 22./2. — Patricia, Nielsen, ank. Progreso 15./2. — Gratin, Sørensen, ank. Algier 26./2. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 25./2.

Union, Frisia, Nielsen, afg. Grangemouth 25./2. — Gallia, Petersen, afg. New Orleans 21./2. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Boston 26./2. — Sarmatia, Petersen, pass. Gibraltar 8./2. — Kotonia, Rasmussen, afg. Shields 18./2.

Inga, Flaudria, Hansen, afg. Billau 23./2. — Estonia, Winekler, afg. Theodosia 22./2. — Granaria, Jørgensen, ank. Santiago 23./2. — Carbonia, Mathiasen, afg. London 24./2.

Dan, Fionia, Sørensen, ank. Königsberg 21./2. — Selandia, Troensegaard, afg. Pillau 25./2. — Boseia, Skovgaard, ank. Filadelfia 17./2. — Frumentia, Andersen, afg. Neapel 24./2. — Secalia, Jensen, afg. Baltimore 26./2.

Ocean, Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 21./2.

Dannebrog, Amalienborg, Petersen, ank. Grangemouth 26./2. — Brattingsborg, Andersen, ank. Genoa 10./2. — Flynderborg, Jørgensen, afg. Korsør 26./2. til Windau. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Königsberg 11./2. — Kronborg, Jensen, afg. Barry 24./2. til Livorno. — Skanderborg, Jensen, ank. Cardiff 20./2. — Stegelborg, Lund, afg. Cardiff 25./2. til Livorno. — Stjerneborg, Lund, afg. Cardiff 25./2. til Algier. — Søborg, Hansen, ank. Barry 28./2. — Uranienborg, Schmidt, ank. Pillau 25./2.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Orbech, ank. Kjøbenhavn 23./2. — Klampenborg, Winther, ank. Windau 25./2. — Marselisborg, Larsen, ank. Huelva 28./2. — Silkeborg, Pedersen, ank. Sunderland 26./2. — Skodsborg, Agerlin, ank. Odessa 1./2. — Tuborg, Schmidt, afg. Rendsburg 26./2. til Sunderland. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Cete 26./2. til Huelva.

Neptun, Dansborg, Kühl, afg. London 26./2. til Tyne. — Jægersborg, Larsen, ank. West Hartlepool 25./2. — Kallundborg, Nielsen, ank. Libau 28./2. — Taarnborg, Matzen, ank. Rouen 28./2.

Høneborg, Høneborg, Christiansen, afg. Svendborg 26./2. til Windau.

Skakkeborg, Skakkeborg, Grove, ank. Nizza 27./2.

Svendborg, Anna Mærsk, Møller, ank. Kiel 24./2. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Libau 25./2.

Havet, Fyen, Andersen, ank. Korsør 23./2.

Det estasiatiske Kompagni, Chumpon, Hansen-Raun, afg. Antwerpen 23./2. til Port Said. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 13./2. for Singapore. — Trauquobar, van Deurs, pass. Perim 11./2. for Singapore. — Cathay, Kruse, afg. Shanghai 25./2. til Yokohama. — Rintung, Gabe, afg. Port Said, 18./2. til London. — Siam, Cortsen, afg. Marseille 24./2. til Havre. — Samui, Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 8./2. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Barry 24./2. til Port Said. — Sibirien, Rambusch, afg. Norrköping 26./2. — Cambodia, Knudsen, afg. Penang 26./2.

Vestindisk Afdeling, St. Croix, Jensen, afg. Portland 13./2. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Vincent 24./2. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 23./2.

Torm, Sara, Jensen, afg. Rotterdam 26./2. — Helene, Sørensen, ank. Tyne 25./2. — Agnet, Farup, ank. Boues 25./2. — Hermia, Hansen, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Alice, Schultz, ank. Methil 26./2.

Ere, Emanuel, Hansen, ank. Karrebaksmunde 24./2. — Energi, Svane, ank. Methil 23./2. — Enigheden, Jensen, ank. Malmø 27./2.

Alfred Christensen, Ekliptika, Hemmingsen, afg. Rotterdam 26./2. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. London 25./2. — Urania, Clausen, ank. Kiel 18./2. — Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 24./2. — Kronprins Frederik, Andresen, ligger i Kjøbenhavns Dok. — England, Andersen, afg.

Methil 25./2. til Kjøge. — Holland, Nielsen, ank. Libau 26./2. — Europa, Hansen, ank. Tenuzen 26./2. — Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 13./2. — Belgien, Nielsen, ank. Korsør 23./2.

H. Kirschner, Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Fulton, Jørgensen, afg. Grao Antwerpen 19./2. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 15./2. — Washington, Nielsen, afg. Tyne Dock 25./2. til Mariager.

Frø. Austa, ank. Oporto 18./2. — Freja, ank. Mandal 23./2. — Vera, afg. Methil 23./2. til Wismar.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Blyth 25./2. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Sfax 21./2. til Ipswich. — Ove Gjedde, Jans, afg. Bathurst 16./2. til Rotterdam.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Aarhus 27./2. til Grangemouth. — Allan, Nielsen, afg. Horsens 27./2. til Helsingør.

Heimdal. Aune, Leth, afg. Oran 27./2. — Helga, Vanhøansen, afg. Toulon 25./2. — Elna, Ratje, ank. Shields 28./2. — Therese, Pedersen, ank. Oran 25./2. — Jeanne, Løffler, ank. Cette 26./2. — Daisy, Lagesen, ank. Middlesbro 28./2.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brøsen, ank. Methil 28./2. — Alf, Hage, Ellekilde, ank. Antwerpen 28./2. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ghent 27./2. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Cardiff 24./2.

Sejlskibe.

Erh. H. C. Grube, Svane, pass. Gibraltar 15./2. for vestg. — Maagen, Mortensen, pass. Gibraltar 15./2. for vestg. — Fredensborg, Kisby, ank. Cayenne 23./2. — Atlantic, Rasmussen, er ank. til Killala Bugt. — Thyra, Hansen, afg. Cadiz 25./2. til Rio Grande do Sul. Rota, Ohlsen, ank. Cadiz 25./2. — Norma, Christensen, ank. Swansea 25./2. — Ingolf, Nymann, ank. St. Ybes 25./2.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 30.

Lystønde inddragen. Snudet.

Lystønden Taarbæk-Rev er inddragen for Is.

Marineinspektørens Admiraltets Departement, den 1. Marts 1909.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 2. Marts 1909. — Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Marts Maaned. — Sømand og Sparsommelighed. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 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.**

KJØBENHAVN.

Dampskibsfører.

Til Efteraaret bliver Plads ledig for en ung Mand paa en mindre Passagerbaad i fast Rute mellem Øerne. Billet mrk.: „203“, modtager Bladets Kontor.

NE. Svar kan ikke ventes før hen i Foraaret.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

AlSlags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Københavns ny Sandkagebageri

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

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hr. Restauratører. i

De bedste Varer her paa Pladsen.

LANDMANDSBANKEN

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

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

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.

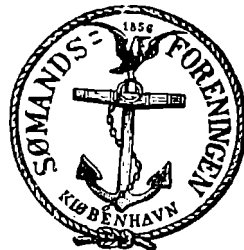
Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne i Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB

Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægninger og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet: „Bitumastic“.



Sømandsforeningens

Generalforsamling afholdes Lørdag den 6. Marts Kl. 8 i Børsens Forsamlingsaal (Indgang under Rampen).

Det reviderede Regnskab for 1908 forelægges. Beretning gives om Foreningens Virksomhed.

Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Kaptajn i Sætaten Henri Konow og Skibsreder Ths. Sonne, der iratræder efter Tur.

Valg af Revisorer.

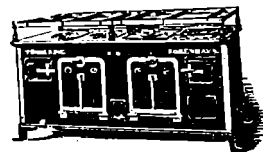
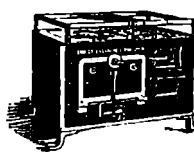
Kjøbenhavn, Februar 1909.

Bestyrelsen.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART

FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

**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 S. Telefon 2657.

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres. Prislister sendes paa forlangende.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

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
Tigr.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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.: „Veltelm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Marius A. Kristensen

Skibsmægler.
Hasle, Bornholm.
Telefon Nr. 12.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retesager
(sp. Søsager).



Jens Grønløff, Aarhus

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 38263
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsroderi.
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.

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.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampfougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Fredag den 5. Marts 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amlanlo



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.



Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder-Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9 00
Løvanger — 7 00
Dækskosse (bløde, mellemstive, stive) .. 6 00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet til rimelige Præer.

HANS PREHN

Telefon 2625.

Børstenbinder.

Telefon 4375.

Vesterbrogade 54.

Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

Adr.: St. Anne Plads 16	Compositioner	A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) <small>Indregistreret Varemærke</small>	Kustbeskyttende Farve	Telefon 5601
til Jærn-, Staal- og Træskibbunde			til Bunkers og Lastrum	
• • Leverandør til Flaaden • •			• • Leverandør til Statsbanerne • •	

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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

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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg

og

Narva (Hungerburg)
(Rusland)

Telegr.-Adr.: „Benuge“.

St. Pbg. P. O. Box 249.

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.

Marifimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

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.

Dampskibsfører.

Til Efteraaret bliver Plads ledig for en ung Mand paa en mindre Passagerbaad i fast Rute mellem Øerne. Billet mrk.: „203“, modtager Bladets Kontor.

N.E. Svar kan ikke ventes før hen i Foraaret.

Helge Stabell,

Skibingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STÆMPFABR. YANIA

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafik Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skiberekvisitter.

LANDMANDSBANKEN

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
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 Uetøj 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 (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.

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.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Udkommen er og faas i alle Boglæder:

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.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Lørdag den 13. 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 1908, samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.
4. Forslag til Ændring i Lovenes Paragraf 1, 5 og 15.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, daglig mellem Kl. 11—1, fra den 8. Marts imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeoveren lydende Aktier.

P. B. V.

Martin Carl.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Motoren „Gideon“

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

Kjøbenhavn, d. 5. Marts 1909.

Verdens Trælasthandel. Værdien af Verdens Trælasthandel anslaaes i Følge en Indberetning fra De Forenede Staters Vicekonsul i Magdeburg til 1.065,000,000 Kr. aarlig, fortæller »Norg. Sjøfartst.«, hvoraf c. 20 pCt. falder paa De Forenede Stater, c. 19 pCt. paa Østerrig-Ungarn, c. 16 pCt. paa Rusland, c. 13 pCt. paa Kanada, c. 18 pCt. paa Sverig, c. 10 pCt. paa Finland og c. 4 pCt. paa Norge.

Kun 4 pCt. af Storbritanniens Areal er skovbevokset, og i 1906 indførtes der til dette Land Trælast til en Værdi af c. 506 Mill. Kr. Af Tysklands Fladeindhold er endnu c. 26 pCt. skovbevokset, men der indførtes dog til dette Land i 1906 Trælast til en Værdi af c. 229 Mill. Kr. Belgien og Holland, af hvis Areal kun c. 8 pCt. er skovbevokset, Danmark, hvis Skove indtager c. 7 pCt. af dets Fladeindhold, samt Frankrig og Schweiz, hvor Skovene ligeledes indtager en forholdsvis lille Del af Arealet, maa alle indføre Trælast.

Men foruden de nævnte Lande er ogsaa flere af de i de varmere Strøg beliggende Lande fattige paa Skove, saaledes at de maa indføre Træ. Ægypten indfører Træ og Kul til en samlet Værdi af c. 62 Mill. Kr. Algier, Tunis, Spanien, Portugal (3 pCt. af Arealet skovbevokset), Italien, Grækenland, (9 pCt. af Arealet skovbevokset), Østasien, Britisk Sydafrika, de vestlige Dele af Chile og Peru, Argentina og Australien er alle skovfattige Lande, som er henvist til at indføre Trælast.

Automatiske Lysbøjer. Den canadiske Ingeniør Thomas L. Willson har, i Flg. »Hansa«, opfundet en ny Slags Lysbøje, der er blevet prøvet af den canadiske Regering og befundet saa god, at den skal indføres overalt ved Kanadas Kyster. De hidtil anvendte Lysbøjer brænder med Gasolje, som under højt Tryk er til Stede i en Beholder og ofte volder Besværligheder ved Fornyelsen. Den Willson'ske Bøje udvikler selv Gassen. Hertil anvendes Kalciumkarbid, af hvilket Stof der kan anbringes et større Forraad i Bøjens Indre. Paa den Maade bortfalder naturligvis ganske den Fare, som den under højt Tryk lagrede Gas altid fører med sig, og som Fordel kommer foruden den større Billighed tilige Acetylen-gassens store Lysstyrke.

En lille Bøje, der var anbragt ved Munden af Merseyfloden, har gjort Tjeneste i seks Maanedes, uden at Karbidforraadet blev opbrugt og uden nogensomhelst Betjening. De Lodser, hvis Mening man har indhentet, udtaler sig alle meget gunstigt om Acetylenlyset og paa- staar, at man ser denne Bøje længe før end Gasolje-bøjerne. De største Bøjer af denne Slags er i Stand til at udvikle en Lysstyrke af mere end 1,000 Normallys. Bøjen er forsynet med en Sikkerhedsindretning, der bevirker, at naar Kalciumkarbiden har udviklet en bestemt Mængde Gas, saa forhindrer denne Gas yderligere Indtrængen af Vandet, saaledes at Gasdannelsen midlertidig afbrydes. Det lader sig ydermere gøre at udstyre Bøjen som Blinkfy.

Det meddeles i den engelske Presse, at ikke alene Kanada er i Begreb med at indføre denne ny Bøje; men der føres ogsaa Underhandlinger med det Internationale Marine Signal Co. om at lyse Themsmundingen ved Maplin Spit med den Willson'ske Bøje.

Østasiatisk Kompagnis Aktier oplages til Notering i Paris. Efter flere Maanedes Forhandlinger har La Chambre syndicale des Agents de change de la Bourse de Paris med Regeringens Samtykke vedtaget, at Aktierne i Østasiatisk Kompagni kan optages til daglig officiel Notering paa Pariserbørsen. — Efter at enkelte administrative Forholdsregler, som

endnu skal arrangeres, er bragt i Orden, kan den officielle Indførelse paa Pariserbørsen straks finde Sted. (Ritz. Bur.)

En Styrmandsforening i Svendborg. Den 22. Februar holdtes i Følge »Svendb. Amtst.« i Svendborg et Møde af Styrmand og Navigatører fra Svendborg, Taasinge og Thurø for at drøfte, om man skulde forsøge at danne en Styrmandsforening. Et Forsøg i den Retning blev gjort for et Par Aar siden men mislykkedes. Til Mødet havde indfundet sig c. 30 Navigatører og Styrmand.

Navigationsslærer Hansen, Marstal, og Styrmand Christensen, Kjøbenhavn, henholdsvis Formand og Repræsentant for Ærø Styrmandsforening og Dansk Styrmandsforening i Kjøbenhavn, holdt de indledende Foredrag og omtalte den Tilslutning, ovennævnte to Styrmandsforeninger havde faaet. Begge Talere skildrede Nødvendigheden af, at man organiserede sig og betonedes, at Foreningerne vilde holde sig fjernt fra alt, hvad der har med Politik at gøre. Styrmand Christensen meddelte, at det er Dansk Styrmandsforenings Hensigt at indmelde sig i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Den vilde derved kunne opnaa en Del Indflydelse, da ogsaa Mindretalsindstillingerne kommer frem for Søfartsministeren.

Efter en længere Diskussion vedtoges det enstemmigt at oprette en Forening under Navnet Svendborg Styrmandsforening. Den skal arbejde sammen med Ærø Styrmandsforening under samme Love. Kontingentet er 12 Kr. aarligt.

Formanden for Ærøforeningen, Navigationslærer Hansen, valgtes enstemmigt til Formand for Svendborgforeningen. Til Kasserer valgtes ligeledes enstemmigt Navigationslærer Arnvig, Svendborg. Endvidere valgtes til Bestyrelsesmedlemmer Styrmandene Nielsen, »Brochenhus-Schack« og Skov samt Farvehandler Lyllof. Sluttelig tiltraadtes følgende Resolution, som »Dansk Styrmandsforening« har vedtaget som Følge af en Udtalelse af Handelsministeren i Folketinget:

»Generalforsamlingen udtaler i Anledning af den Kritik, som er bleven rettet imod danske Navigatørers Uddannelse og Kultur, at denne Kritik er i høj Grad overdreven, men hvor Mangler skulde være til Stede, er det en Følge af det Minimum af Frihed og Løn, der for Tiden bydes Navigatørerne; samt at en større teoretisk Uddannelse vil være uden Nytte, naar der ikke gives Styrmandene, særlig de yngre, Adgang til at anvende det lærte, saa snart de faar Plads som Styrmand, en Adgang, som nu faktisk ikke tilstedes dem.«

Fra Kapl. R. Gøtsche har vi modtaget følgende:

Da jeg i Kjøbenhavns Vejviser for 1909 staar opført som Formand for Dansk Navigatørforening, beder jeg Dem inderligere, at jeg siden Januar 1907 ikke har været Medlem af denne Forening.

R. Gøtsche,
Fører af S/S „Pensylvania“.

Dampskibsselskabet »Heimdal«. Paa et d. 26. Februar afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet Heimdal blev det vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale et Udbytte for 1908 af 5 pCt.

Som Skibsbesigtelsesmand ved Sø- og Handelsretten i Marts Maaned d. A. fungerer:
Skibsbygmester Chr. Lund. Telf. 4055.
Maskinmester P. Jensen. Telf. 7367.
Skibsfører Th. Thomsen. Telf. 10140.
Skibsfører Folkmann. Telf. Byen 262ly.

Søretsdøm.

Ved Ærø Herreds Soret blev den 21. Oktober 1908 afsagt Dom i Sagen A/S. Dampskibsselskabet »Heini« ved dets administrerende Direktør, Grosserer Hein Pingel ktr. Styrmand. H. C. Baurup, Ommel.

I Maj Maaned 1905 blev en Dæksmand paa Dampren »Heini«, tilhørende Hovedcitanten under denne Sag, Dampskibsselskabet »Heini«, og den Gang ført af Kontracitanten H. C. Baurup, under Damprens Anløben af Frederikshavn, pludselig syg af en epidemisk Sygdom, som gjorde det nødvendigt, at Manden kom fra Borde og under Sygebehandling. Efter Overenskomst med Føreren lod den syge Mand sig afskedige og blev afmønstret, hvorefter Føreren anmodede Rederiets Hovedforbindelse i Frederikshavn, Købmand Schou, om paa Rederiets Vegne om fornødent ved Kautiou at sørge for, at den Syge kom under Pleje. Føreren gjorde Hr. Schou bekendt med, at Manden var afskediget, men paalagde ham ikke at indskrænke Kautionen til de i Sølovens § 90 ommeldte lire Uger. Ved Hr. Schous Foranstaltning blev Patienten derefter indlagt paa Hjørring Amts Epidemihus, der var det eneste Sted, hvor det var forsvarligt at indlægge ham, og da det nævnte Epidemihus overensstemmende med dets Reglement kun vilde modtage ham mod en i Tid ubegrænset Kautiou, paatog Købmand Schou sig paa Rederiets Vegne en saadan, hvorefter han, da Behandlingen varede i 86 Dage à 2 Kr. pr. Dag, maatte betale Sygehuset 172 Kr. Da Rederiet heraf kun vilde godtgøre 56 Kr., svarende til 4 Ugers Sygebehandling, anlagde Schou ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn Sag mod Selskabet, som ved Dom af 26. Septbr. 1906 blev dømt til at betale det resterende Beløb af 116 Kr. med Renter og Sagsomkostninger. Efter at Dampskibsselskabet til Fuldbyrkelse af denne Dom havde betalt Kr. 132,96, søger det her under Hovedsagen den tidligere Fører, nuværende Styrmand H. C. Baurup, der er frattraadt Skibets Førelse og har aflagt sit sidste Regnskab over 6 Maaneder før dette Søgmaal blev anlagt, til at erstatte dem det lidte Tab, som de opgør til Kr. 132,96 samt et Beløb af Kr. 19,46 for ikke refunderet Avance og Fragt med Renter og Sagens Omkostninger.

Kravet paa de Kr. 19,46, hvis nærmere Beskaffenhed ikke er oplyst, maa efter Hovedindstævntes Paastand anses prækluderet i Henhold til § 60 i Søloven og maa iøvrigt ogsaa anses frafaldet af Hovedcitanten.

Imod Restkravel, som Baurup hævder kun kan omfatte 116 Kr., har denne først fremsat Præklusionsindsigelse, støttet paa fornævnte Bestemmelse i Søloven. Da der imidlertid ikke var forløbet 6 Maaneder efter Afgiselsen af Sø- og Handelsrettens Dom, inden nærværende Sag blev afsagt, kan der efter Kravets Beskaffenhed ikke gives ham Medhold heri, men efter de ovenfor refererede Omstændigheder og navnlig, at det paagældende Sygehus, som var det eneste Sted, hvor den syge kunde anbringes, ikke modtager Garanti, der er tidsbegrænset, maa Retten finde det utvivlsomt, at der ikke kan gøres Ansvar gældende mod Baurup, og denne vil derfor efter sin Paastand være at frifinde.

Under Anbringende af, at Dampskibsselskabet uberegtiget i Efteraaret 1905 har tilbageholdt 100 Kr. af den Baurup tilkommende Hyre, og senere, trods Paakrav har vægret sig ved at betale Beløbet, paastaar dernæst Baurup i Kontrasagen det nævnte Selskab under Tvang af Eksekution i Henhold til Sølovens § 7 tilpligtet at betale disse 100 Kr. tilligemed Renter og Kontrasagens Omkostninger.

Ogsaa Hovedsagens Omkostninger paastaar Baurup sig tilkendt.

Selskabet paastaar sig frifunden i Kontrasagen og støtter dette paa, at Baurup, der som Fører af »Heini« havde paadraget Rederiet et Tab, frivillig havde deponeret de 100 Kr., indtil Tabet kunde opgøres, og at han i en Skrivelse af 19. Decbr. 1905 har faaet Afregning, hvorefter de 100 Kr. var medgaaet til Dækning af Tabet, hvis nærmere Beskaffenhed ikke under Sagen er tilstrækkelig oplyst.

Baurup indrømmer at have modtaget Rederiets Skrivelse af 19. Decbr. 1905 men paastaar, at han straks telefonisk protesterede imod den — en Paastand han ligeoverfor Rederiets rettidig fremsatte Benægtelse dog ikke har kunnet godtgøre Rigtigheden af, eftersom det paagældende Materiale, hvorfra Beviset skulde hentes, er tilintetgjort, hvornæst han i 1906 gennem Studentersamfundets Relshjælp gjorde Skridt til at indtale de 100 Kr. Sagen blev efter Baurups Fremstilling, der ikke særligt er modsagt, ikke den Gang fremmet, dels paa Grund af hans Fraværelse paa Sørejse og dels fordi Rederiet lod bebude Hovedsagens Anlæg.

Idet der herefter maa gaas ud fra, at Baurup ikke har anerkendt Opgørelsens Rigtighed og ikke frivillig har deponeret de 100 Kr., samt at Rederiets her omhandlede Krav, hvis Berettigelse iøvrigt er bestridt og ikke godtgjort, efter Baurups Paastand er prækluderet i Henhold til Sølovens § 60, vil Rederiet i Kontrasagen være at dømme efter Styrmand Baurups Paastand, derunder ogsaa til at betale Kontrasagens Omkostninger.

Endelig skønnes Rederiet ogsaa at burde godtgøre Hovedsagens Omkostninger med 15 Kr.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Fra Foreningens tidligere, mangeaarige Formand, Hr. Kapt. Jacob Holm, har vi modtaget følgende:

Til Bestyrelsen for »Den alm. danske Skibsførerforening af 1874«.

Eftersom Generalforsamlingen 1908 enstemmig har udnævnt mig til Æresmedlem, og Generalforsamling af 24. Februar 1909 i Følge »Politiken« af 26. Februar d. A. har resolveret:

»Generalforsamlingen udtaler sin Sorg over, at Foreningens mangeaarige Formand og Æresmedlem, Kaptajn Jacob Holm ved sin uforklarlige Optræden i »Viking«-Sagen har berøvet Medlemmerne den høje Tillid og Agtelse, som disse naturlig skulde have for det af Foreningens Generalforsamling udnævnte Æresmedlem.«

beder jeg Bestyrelsen meddele den førstkommende Generalforsamling, at jeg — dels som Følge af de paa Generalforsamlingen behandlede Resolutioner, dels som Følge af den Maade Foreningen, ved forskellige Lejligheder, har fundet det passende at optræde paa overfor »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd« — ikke mere kan anse det som en Ære at være Æresmedlem af Foreningen, og at jeg derfor har tilbage sendt det mig tilstillede Diplom.

Da jeg ikke under nogen Form ønsker at være knyttet til Foreningen, saaledes som den nu ledes, anmoder jeg denne om at tilbagesende mit i sin Tid, efter Opfordring, Foreningen tilstillede Fotografi.

Ærbødigst
Jacob Holm.

I Anledning af den paa ovennævnte Generalforsamling udenfor Dagsordenen vedtagne Resolution er der af Medlemmer af Foreningen udtalt en stærk Tvivl overfor os om Lovligheden eller Betimeligheden af at lade foretage Afstemning over Resolutioner, som ikke er opført paa Dagsordenen for Generalforsamlingen.

Af Foreningens mere end 600 Medlemmer har næppe en Tredjedel været til Stede. Der kan jo nemlig paa denne Maade træffes Afgørelser af vidtrækkende Betydning, som det store Flertal af Foreningens Medlemmer ingen Indflydelse faar paa, og som de maaske, hvis en saadan Resolution havde staaet paa Dagsordenen, havde misbilliget og derfor var mødt for at forhindre.

Det synes os utvivlsomt, at de Medlemmer, som ser saaledes paa det her forefaldne Tilfælde, maa siges at have Ret i deres Betragtningsmaade.

Red.

Tysk Søretsdom.

En for Redere og Assurandører interessant Proces har for kort Tid siden fundet sin foreløbige Afslutning ved Landsretten i Hamburg, skriver »Hansa«.

Den 22. Oktober 1907 er den Hamburg—Amerika-Linien tilhørende Damper »Borussia«, der maaler 4,257 Reg.-Tons, sunket paa Lissabons Red, hvor den var i Færd med at indtage Kul. Ulykken skete ved, at Damperen, rimeligvis som Følge af en usædvanlig Strømpaavirkning, krængede noget over til den ene Side, hvorved Vandet strømmede ind af de aabne Kulporte.

Søretten i Hamburg udtalte i sin Kendelse af 14. November 1907, at Ulykken maatte tilskrives den Omstændighed, at Damperens Kulporte var anbragt saa lavt, at en ganske ringe Krængning af det lastede Skib til den ene eller den anden Side var tilstrækkeligt til, at Vandet kunde trænge ind.

Denne Passus i Sørettens Kendelse førte til en Civilproces, i hvilken Hamburger Assurandørerne optraadte som Klagere og Hamburg—Amerika-Linien som Indklagede. Kaskoforsikring var ikke tegnet, men derimod var Kaffeladningen forsikret af Befragteren for et Beløb af 4½ Million Mk. Assurandørerne har godtgjort sine Kunder den skete Skade, men har ladet dem afstaa sig deres Ret lige overfor Skibet og har da anlagt en Erstatnings-sag imod Rederiet. Trods det at dette kun hæfter med Skibet, som ligger paa Havets Bund, fremsætter Assurandørerne deres Klage med den Begrundelse, at Skibet har været usødygtigt, fordi Kulportene har været anbragt for nær ved Vandet.

Overfor Klagerne har Rederiet gjort gældende, at det paa det bestemteste maa bestrides, at Skibet ikke skulde have været sødygtigt. Der gives utallige Skibe, hvis Kulporte er anbragt paa samme Maade, og hverken »Germanischer Lloyd«, i hvilket Skibet var klassificeret, eller »Seeberufs Genossenschaft«, eller Udvandringsautoriteterne, der gentagne Gange har undersøgt Skibet, har nogensinde udtalt nogen Betænkelighed ved den Maade, Kulportene var anbragt paa. Udvandringsautoriteterne har til forskellige Tider efter indgaaende Besigtelse af Skibet udtrykkelig fastslaaet, at Skibet var fuldstændig sødygtigt.

Landsretten har derefter afvist Klagerne og ikendt dem Sagens Omkostninger. I Begrundelsen af denne Kendelse hedder det, at man umulig kan rette nogen Bebrejdelse imod Rederne paa Grund af Kulportenes Anbringelse, naar ingen af de ovennævnte sagkyndige Institutioner har haft nogen Betænkelighed ved Sagen

Da Assurandørerne vil appellere Dommen, vil Overlandsretten ogsaa komme til at beskæftige sig med denne interessante Sag.

Overretsdom.

Viborg Overret har den 1. ds. paadømt en Sag, hvorunder Firmaet Cloos & Co. i Frederikshavn som Befuldmægtiget for Kapt. J. E. Olsen som Fører af den »Det danske Kulkompagni« tilhørende Damper »Julius Holmblad« søgte Firmaet P. J. Kall i Frederikshavn som Befuldmægtiget for Barkskibet »Audhild« af Bergquara til Beløning af en Bjergeløn stor Kr. 10,000 for i December Maaned 1907 i Kaltegat at have bjergel nævnte Barkskib, der var i Havsnød.

De Indstævnte paastod sig frifunden mod en Betaling af 3,000 Kr. Ved Frederikshavns Søretsdom af 14. Oktober f. A. (se Dansk Søfartstidende af 23. Oktober 1908) var Bjergelønnen fastsat til Kr. 8,000 samt 400 Kr. i Sagsomkostninger til Firmaet Cloos & Co.

Denne Dom stadfæstede Overretten, dog at Processens Omkostninger for begge Parter ophævedes.

Fragtmarkedet.

Enkelte af de hjemgaaende Markeder ligger lidt svagere, men Kulfragterne er fuldt ud hævede, og navnlig har der til Middelhavet været betalt de højeste Rater, som er set i mange Maaneder, f. Eks. fra Cardiff tangeredes 7/3 til Genua, Frcs. 8½ Marseille, 7/ Port Said. Disse og lignende Rater betales dog kun i enkelte Tilfælde for Baade i særlig passende Positioner, men der betales dog fremdeles omkring 7/ til Genua, Frcs. Marseille, og der er iøvrigt fra Cardiff sidst sluttet til 7/ Barcelona, Frcs. 9 Tunis eller Bizerta (2200), 7, 37½ Alger, 6/6 Piræus, 6/9 Aleksandria, 10/ Monte Video, 10/9 à 10/1½ River Plate. Ogsaa til Østersøen viser Kulfragterne Fremgang, og der noteres nu fra Tyne eller Blyth 4/4½ til Kiel, 4/3 Lübeck. 3/9 Aarhus etc. Det kan nok siges, at Kulfragterne til Østersøen er 3 d. pr. Ton højere end for en Uge siden, men selv denne Stigning er for ringe i Forhold til Risikoen for Ophold og Havarier i Isen, thi med den senere Tids vedvarende Kulde er haade Sundet og Østersøen fulde af Is. Fragterne bør endnu komme mindst 6 d. op pr. Ton. Fra de saa Havne, som endnu kan befares i Østersøen; Libau, Windau, Königsberg etc. er Fragterne ogsaa lidt bedre, men ligeledes her bør de sættes yderligere op. Det østlige Marked viser betydelig ringere Aktivitet, men Raterne er temmelig uforandrede, da Rederne ikke vil give efter. Sortehavet har ogsaa indskrænket Begæret, men her viser Raterne en ikke ubetydelig Tilbagegang til Trods for de vanskelige Besjellingsforhold paa Grund af Is. Raten for store Baade fra Odessa eller Nikolajeff er ikke over 5/9 à 6/ »on the berth« til udsøgt Havn. Nordamerika viser ingen nævneværdig Forandring, men La Plata er næsten ganske livløs for prompt Lastning. Pr. April/Maj har der været sluttet lidt til 13/6 à 13/9 O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn).

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet helt igennem vedvarende flovt; og endskønt der er fremkommen nogle flere Ladninger, er Fragterne vedvarende meget lave. De fleste

danske Havne maa regnes for utilgængelige for Sejlskibe, saa at Trafikken er indskrænket til og fra enkelte Havne. Syd- og Vestsverig har kun meget enkelte Fragter, Østnorge enkelte flere Islaster end forrige Uge, Bottenhav og Finskebugten har nogle flere Laster, men Tilbudene er lave og uden egentlig Liv i Befragtingerne. Returfragter Vest fra er ligeledes maat og til danske Havne sluttedes egentlig intet paa Grund af Isforholdene.

I den forløbne Uge er der bl. a. afsluttet: 195 R T Is Kristianiafjord/Penyance 6/9, 124 R T Is Skiensfjord/Scarborough 7/-. 146 R T Is Kristianiafjord/Kolchester 8/3, 80 Sldr. Kort Props Tønsberg/Kulplads 18/-. 120 Sldr. D/B Boards Gøteborg/Coruna 40 Frcs., 2,000 Qv. Havre Kalmar/Kanalhavn 1/3, 370 Tons Kul Blyth/Horten £ 5.10. 400 Tons Clay Fowey/Stockholm 7/-. 320 Tons Clay Charlestown/Norrköping 7/-. 100 Sldr. Stav Råfsö/Tynen 27/6, 320 Tons Kul Dysart/Paimpool 7/6.

For de mindre Skibe har den forløbne Uges vedvarende haarde Frost vanskeliggjort Befragtingen i høj Grad; Noteringerne er ellers uden Forandringer saavel for de tyske som svenske Pladser; Wismar stiller dog nu 3% M. i Udsigt, hvorimod Rostock kun noterer 3½ M., alt for Rug. Fra Kjøbenhavn sluttedes for Hvæde til Åhus (Sve- rig) 15 Øre og til Aarhus 16 Øre.

Generalforsamlinger.

Maskinmestrenes Forening

afholdt d. 27. Februar sin ordinære Generalforsamling.

Efter at Overretssagfører W. Honum var valgt til Dirigent, gennemgik Formanden, Maskinmester Ose. Mortensen ganske kort Aarsberetningen. Regnskabet for 1908, der derefter fremlagdes, viste, at Foreningens Medlemsantal er 1931, medens den samlede Formue er Kr. 124,022.26. Regnskabet blev sammen med Budgetet for 1909 vedtaget.

I Stedet for do efter Tur afgaaende Medlemmer af Bestyrelsen valgtes som Viceformand Maskinmester C. Hansen og yderligere d'Herrer O. P. Pedersen, O. Chr. Hansen, I. Petersen, C. Wulff, C. Traberg og K. A. Rasmussen, samt som Revisor Maskinmester R. Rasmussen.

Efter nogen Diskussion vedtoges et Forslag til Forandring af Optagelsesreglerne, ligeledes vedtoges et Forslag, der giver Bestyrelsen Bemyndigelse til at anbringe Foreningens Formue i Kreditforeningsobligationer.

Sluttelig ndspandt der sig en livlig Diskussion om forskellige Foreningen vedrørende Sager, hvorefter Generalforsamlingen hævdedes med Leveraab for Maskinmestrenes Forening.

Svendborg Søassurance

holdt d. 13. ds. Generalforsamling.

Anden Afdeling

for Forsikringer over 30,000 Kr., holdt først Generalforsamling.

Formanden, Skibsreder Bom bød velkommen, idet han meddelte, at Foreningen var gaaet godt fremad i Aarets Løb. Byfogedfuldmægtig Christensen dirigerede. Kassereren, Mægler A. Hansen, Svendborg, oplæste Regnskabet.

Indtægt: Kassebeholdning 31. December 1907 Kr. 275.85, lævvet i Handels- og Landbrugsbanken paa Bog Kr. 14,300.00, Rente af 3 Maaneders Indlaansbevis Kr. 50,000 à 5 pCt. Kr. 625.00, Rente af resterende Præmie Kr. 0,63 resterende Indskud, der ikke forfaldt i 1907 Kr. 7,204.50. Samtlige Indskud af Skibes Forsikring og Forhøjelse i 1908 Kr. 4,823.00, Præmie for Skibenes Fart fra 1. Oktbr. 1907 til 1. Oktbr. 1908 Kr. 7,032.66, ialt Kr. 34,260.64.

Udgift: Udbetalt for Havarier Kr. 2,725.51, Indskudsudbytte ved Omtaksation Kr. 16,133.00, indsat i Handels- og Landbrugsbanken paa Bog Kr. 9,200.00, Andel af fælles Udgifter til 1ste Afdeling 1907 Kr. 1,562.64, resterende Indskud, der ikke forfaldt 1908 Kr. 3,992.00, almindelige og tilfældige Udgifter Kr. 320.50, Kassebeholdning d. 31. December 1908 Kr. 526.99, ialt Kr. 34,260.64.

Foreningen ejede d. 31. Decbr. 1908 Kr. 73,676.57 og dens Risiko var Kr. 513,400.00.

Efter Tur afgik Bestyrelsesmedlem Mægler Philip Jørgensen, der enstemmigt genvalgtes.

Præmien. Mægler Hansen sen., Thuro, fandt det urigtigt, at man, naar man naar over de 10,000 Kr., for hvilke betales 1 pCt. Præmie, skal betale 3 pCt. for Resten (5,000 Kr.).

Formanden bemærkede hertil, at de større Skibe ikke bliver

forurettet. Anden Afdelings Risiko er forholdsvis meget større end første. Der er kun 10—11 Skibe, som gaar over de 10,000 Kr.

Mægler Hansen, Thuro: Det er bevisligt, at anden Afdeling synker og rejser sig meget hurtigere end 1. Afdeling. Vi har mange flere ny Skibe hert.

Forste Afdeling.

Kassereren, Mægler C. Hansen, Svendborg, oplæste Regnskabet. Indtægt: Kassebeholdning 31. Decbr. 1907 Kr. 267.12, Indskudspræmie, der ikke forfaldt i 1907 Kr. 12,171.25, resterende Fartpræmie for 1907 Kr. 618.68, 2den Afdelings Andel i fælles Udgifter 1907 Kr. 1,362.64, indgaaet af Foreningens Fonds Kr. 4,400.00, i Folge Antegnelse Kr. 2.12, Rente af Indlaansbevis Kr. 21,000 i 3 Md. à 5 pCt. Kr. 262.50, Rente af Foreningens samtl. Oblg. og Aktier Kr. 6,931.00, Rente af resterende Præmie og Havariforsikud Kr. 757.06, samtlige Indskud af Skibenes Forsikring i 1908 Kr. 9,000, lævvet i Svendborg Bank paa Bog Kr. 239,100.00, lævvet i Svendborg Bank paa Folio Kr. 13,150.00, Præmie for Skibenes Fart fra 1. Oktbr. 1907 til 1. Oktbr. 1908 Kr. 98,247.25, ialt Kr. 463,926.45.

Udgift: Udbetalt for Forlis Kr. 25,640.61, Havarier Kr. 43,497.87, Forskud paa Havari og Forliser Kr. 65,852.41, Indskudsudbytte ved Omtaksation Kr. 17,020.00, Indskudsudbytte for solgte Skibe Kr. 7,940.00, refunderet Rente og Fartpræmie Kr. 105.26, indsat i Svendborg Bank paa Bog Kr. 271,300.00, indsat i Svendborg Bank paa Folio Kr. 13,124.56, resterende Indskud, der ikke forfaldt 1908 Kr. 8,169.75, resterende Fartpræmie Kr. 126.79, almindelige og tilfældige Udgifter (heraf deltager 2. Afdeling med Kr. 1,072.69), Kassebeholdning 31. December 1908 Kr. 527.47, ialt Kr. 463,926.45.

Foreningen ejede d. 31. December 1908 Kr. 430,679.67, og dens Risiko var Kr. 3,373,800.00.

Formanden meddelte, at Indskudspræmien er fastsat til 12½ pCt. aarlig og Fartpræmien til 1¼ pCt. eller 7/10 pCt. halv-

aarlig. Det havde været et godt Aar. Der havde ingen Forlis været, men kun Havarier, der ialt androg c. Kr. 35,000. I Aarets Løb havde der været en Fremgang af 2½ pCt., naar Foreningens Formue sammenholdtes med dens Risiko, hvilket er ganske enestaaende. Der havde været en Nedgang i Risikoen paa Kr. 159,000. I 1. Afdeling var i Aarets Løb indtegnat tre ny Skibe til en Assurance sum af Kr. 90,000.

Til Komitémedlem genvalgtes Hr. R. P. Lolk, Troense, ligeledes genvalgtes Synsmændene. Til Synsmands Suppleant valgtes Skibsfører I. P. Hansen og til Decisorer Købmand I. Rosenthal og Skibsbygmester Anders Jensen.

Andragende fra Svendborg Sømandshjem om et aarligt Bidrag. Forslaget vandt ingen Tilslutning, idet man ikke fandt det raadeligt, fordi Kassen stod godt i Aar, straks at give Pengene nd; man burde spare, der kunde komme daarlige Tider.

Masned sundbroen. Dirigenten oplæste en Adresse til Regering og Rigsdag. Adressen var indsendt af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Fyns Kreds og Svendborg Søassurance.

Mægler Hansen, Svendborg, meddelte, at der er sendt en Del Eksemplarer af Adressen til Folketingsmand W. Neergaard til Uddeling blandt Rigsdagsmændene.

Dirigenten anbefalede at sende et Eksempel til hver Rigsdagsmand. Hver Rigsdagsmand skal have sin Del af Ansvaeret.

Philip Jørgensen, Thuro, sluttede sig til Mægler Hansens Udtalelser og tror, at Regeringen vil tage noget Hensyn til berettigede Anker.

Skibsbygger Petersen, Thuro, beklagede, at man var gaaet helt nden om det Spørgsmaal: Har vi Raad til at bygge denne Bro? Vi har ganske sikkert ikke Raad til at ofre de 10 Millioner, Broen vil koste, Vor Prioritetsgæld forøges Aar for Aar. Omsættes den i 2-Kronestykker og vejes i Tons, vil den blive saa meget som 70 3-mastede Skonnerter kan laste.

Dirigenten fandt ikke, at en speciel Søfartsadresse burde berøre det Spørgsmaal. Den skal virke ved sin Fagmæssighed. Det økonomiske Spørgsmaal skulde vore Rigsdagsmænd selv kunne passe. Generalforsamlingen tiltraadte enstemmigt Andragendet.

Frøgtassurance. Mægler Hansen, jnn., Thuro, slog til Lyd for at oprette en Frøgtassurance-Forening. Der burde nedsættes et Udvalg til at tage sig af Sagen. Ved Havarier har vi som Regel aldrig vor Frøgt assureret, og det er for dyrt at assurere den i Kjøbenhavn.

Kaptajn Christiansen støttede Forslaget om en Frøgtassurance.

En Afstemning gav til resultat, at godt og vel Halvdelen af Forsamlingen var stemt for Dannelsen af en saadan Forening.

Der nedsattes et 9 Mands Udvalg til at tage sig af Sagen.

Dirigenten hævdede derpaa Generalforsamlingen.

Skibsreder P. Bom udtalte en Tak til Dirigenten og udbragte et kraftigt besvaret Leve for Foreningen.

Æres Styrmandsforening

afholdt den 20. Februar sin aarlige ordinære Generalforsamling i Marstal.

Formanden, Navigationslærer G. E. O. Hansen aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar. Det fremgik

(Fortsættes Side 140.)

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), Kabellængter (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

503. Lystønden »Sandodden« inddraget. Graaby, Nordseu. Lystønden »Sandodden« er atter inddraget for Is, og Vintorsmærket udlagt.
504. Lystønder atter inddraget. Sundet. Lystønderne »Gilleleje-Flak N.«, »Tuarbæk-Røv« og »Knollen« er atter inddraget for Is.
505. Fyrskibet »Drogden« inddraget. Sundet. Fyrskibet »Drogden« er inddraget for Is.
506. Havnearbejder. Kallindborg. Store-Bælt. Kallindborg Havn er under Udvidelse med V. og Uddybning. Dybden i Havnen skal forøges til 6, m. Reunden til Havnen er 30 m bred med 6, m Dybde.
507. Fyr slukket. Stenhage. Smaalands-Farvandet. Stenlange Fyr er slukket paa Grund af Is.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

508. Fyr slukket. Fogelholm. Riga Bugt. Rusland. Fogelholm Fyr er paa Grund af Beskadigelse slukket midlertidigt.
509. Advarsel. Steinort Fyr. Skibsførere advares med at forveksle Steinort Fyr med et af Lyseu i Pavlovsk Havn.
510. Tønde inddraget. Kolberg. Tyskland. Tønden paa Westhaken uden for Persante Munding ved Kolberg er permanent inddraget. 54" 11' 27" N. Br. 15° 33' 16" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

511. Fyrskibet »Fladen« inddraget. Kattegat. I Folge Telegram fra Lods-kaptajnen i Göteborg er Fyrskibet »Fladen« atter inddraget for Is.
512. Belysning af Jernbanebroen. Göta Älf. Sverrig. Jernbanebroen over Göta Älf er belyst saledes:
Paa Midten af Svingbroen en Lanterne, der viser grønt. Iast 1,5 s. naar Broen

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favnne til Meter og omvendt fns, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

»Scotland« Nr. 11 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 16. Fyr og Taagesignaler er uforandret.

534. Vrag uskadeliggjort. Barneget NØ. New Jersey. Vraget af den NØ. for Barneget sunke Lægter er uskadeliggjort. Der er 16 m Vand over Vraget. 39° 58' 45" N. Br. 73° 51' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 475. Kjøbenhavn 1909).

535. Fyrskibet ved Northeast End forandret. Five Fathom Bank. New Jersey. Reservefyrskib Nr. 16 ved Northeast End er ombyttet med Reservefyrskib Nr. 78. Fyrene er uforandret, men Taagesignal gives med en 12 Tommer Dampfløjt, der hver 120 Sek. giver To-Stød, Stød 4 Sek., Pause 5 Sek., Stød 4 Sek., Pause 107 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2422 og 2529. Kjøbenhavn 1908).

536. Fyrskibet »Tail of the Horseshoe« atter udlagt. Chesapeake Bay. Fyrskibet »Tail of the Horseshoe« Nr. 46 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 72 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 258. Kjøbenhavn 1909).

537. Vrag almærket. Elizabeth River. Virginia. Vraget af »Milton S. Launkford« ligger sunket i 10 m Vand i Løbet i Elizabeth River, fra Crauey Island Fyr i N. 9½° Ø. og fra Nansmond River Fyr i S. 77½° Ø. En Tønde er udlagt tæt S. for Vraget.

538. Fyrskibet »Diamond Shoal« Beliggende. North Carolina. Fyrskibet »Diamond Shoal« ligger i 55 m Vand, 4½ Sm SØ. for Outer Diamond Shoal Ø-Ende, 13½ Sm S. 42¼° Ø. fra Cape Hatteras Fyr, 19½ Sm S. 66¼° Ø. fra Hatteras Inlet Vejrstation og 16½ Sm S. 30° Ø. fra Big Kinnakoet Redningsstation. 35° 5' N. Br. 75° 19' 38" V. Lgd.

539. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« midlertidig ombyttet. North Carolina. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« Nr. 80 har forladt sin Station, og Reservefyrskib Nr. 72 er midlertidig udlagt paa Stationen. Fyr og Taagesignaler er uforandret.

540. Forandring i Almærkning. Main Channel. Charleston Harbor. South Carolina. I Main Channel er folgende Forandringer i Almærkningen foretaget:

En lodret striket stump Anduvningstønde C er udlagt i 8 m Vand, 60 m N. for Cumming Point Ledelinie, fra Ferris Wheel i S. 13° V., og fra Charleston Fyr i N. 71½° Ø.

En Stumpstønde Dredged Channel Nr. 1 er udlagt i 8,5 m Vand, fra Ferris Wheel i S. 6½° V., og fra Charleston Fyr i N. 70¼° Ø.

En Stumpstønde Dredged Channel Nr. 1½ er midlertidig udlagt i 8,5 m Vand, fra Ferris Wheel i S. 9° V., og fra Charleston Fyr i N. 69¼° Ø.

En Stumpstønde Dredged Channel Nr. 3 er i 8,5 m Vand udlagt ½ Kbl S. for Cumming Point Ledelinie, fra Ferris Wheel i S. 12¼° V. og fra Charleston Fyr i N. 69° Ø.

En Spidsstønde Second North Side Nr. 4 er i 6,7 m Vand udlagt ¾ Kbl N. for Skæringen af Cumming Point og Main Channel Ledelinier, fra Ferris Wheel i S. 15¼° V., og fra Charleston Fyr i N. 65½° Ø.

En Stumpstønde Third South Side Nr. 3½ er udlagt i 9,4 m Vand, fra Ferris Wheel i S. 17½° V., og fra Charleston Fyr i N. 65¾° Ø.

En Stumpstønde Fourth South Side Nr. 5 er udlagt i 7,6 m Vand, fra Ferris Wheel i S. 24¾° V., og fra Charleston Fyr i N. 58½° Ø.

En Spidsstønde Third North Side Nr. 6 er udlagt i 8,5 m Vand, fra Ferris Wheel i S. 30° V., og fra Fort Sumter Fyr i S. 62° Ø.

En Stumpstønde Fifth South Side Nr. 7 er udlagt i 7,6 m Vand, fra Ferris Wheel i S. 35° V., og fra Fort Sumter Fyr i S. 59½° Ø.

En Spidsstønde Sixth South Side Nr. 9 er udlagt i 7,1 m Vand, fra Ferris Wheel i S. 41¾° V., og fra Fort Sumter Fyr i S. 59° Ø.

En Spidsstønde Inner North Side Nr. 8 er i 7,7 m Vand udlagt c. ½ Kbl N. for Main Channel Ledelinie, fra Ferris Wheel i S. 49½° V., og fra Fort Sumter Fyr i S. 62¼° Ø.

En Stumpstønde Seventh South Side Nr. 9½ er midlertidig udlagt 7 m Vand, fra Ferris Wheel i S. 47° V., og fra Fort Sumter Fyr i S. 61° Ø.

er aaben, rodt, fast Lys, naar Broen er lukket. En hvid Lanterne ved N.-Enden og en hvid Lanterne ved S.-Enden af Fortøjningsbroen. En rød Lanterne, der lyser mod S., paa Broplien Ø. for det Ø-lige Lob, der skal benyttes af Skibe kommende fra Göteborg. En grøn Lanterne, der lyser mod N., paa Broplien V. for det V.-lige Lob, der skal benyttes af Skibe gaaende til Göteborg.
Brændstof: 6te Juli—6te Juni.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

513. Tønder atter udlagt. Stejgrund. Hølgoland. Tyskland. De to Tønder ved Stejgrund er atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 408. Kjøbenhavn 1909).

514. Lys- og Klokketønde atter udlagt. Wesser. I Folge Telegram fra »Marinemnt« i Berlin er Lys- og Klokketønde 9 i Aussenveser atter udlagt paa Station.

515. Søminnevelser. Jøde. Mellem Mitten af Marts og Mitten af April 1909 afholdes i tre Dage Søminnevelser ved Geminshank i Jøde. Øvelsespladsen begrænses mod N. af Linten Hookfiel Mølle-Tønde 15, mod S. af Linten Rødsstiel —Fyrskibet »Geminshank«, mod Ø. af Linten Tønde 16—Tønde 18, mod V. af Wallef. Minekræner ligger paa Pladsen og om Natten en Kran med to røde Lanterner vandret for hinanden. Man skal gaa Ø. om Kranen. Dampere, der om Natten fører to hvide Lanterner, ligger ude, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Anvisninger skal ubetinget følges.

516. Lystønder udlagt og forandret. Jøde. I Folge Telegram fra »Marinemnt« i Berlin er Lystønderne 1, 4 og 5 i Wangeroog Farvand atter udlagt og har nu den forandrede Kontrøler. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 170. Kjøbenhavn 1909).

517. Baake nedlagt. Langeoog. Ostfrisische Øer. SV-Baaken paa Langeoog er nedlagt. Et stort Vandværk er opført paa Skedet. 53° 44' 55" N. Br. 7° 28' 52" Ø. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

518. Fyr tændt. Wester Scheide. Holland. Fyrene paa Baakerne ved Biezelingen og V. for Hook van Bat er nu tændt.

Fyret paa Lystønde Nr. 38 i Naauw van Bat er forandret. Den viser nu rodt Lys med Fornørkelser. 51° 23' 42" N. Br. 4° 11' 59" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 457. Kjøbenhavn 1909).

519. Fyr tændt. Upton. River Medway. England. Paa hver af Pierre ved Naval Ordnance Depot i Upton er tændt et rodt, fast Fyr, henholdsvis c. 1 Kbl N. 39° Ø, c. 1½ Kbl N. 33° Ø. og c. 1,2 Kbl N. 31° Ø fra Upton Castle Flagstang, som staar paa 51° 24' N. Br. 0° 31' 7" Ø. Lgd.

520. Lystønde udlagt til Forsøg. Upper Barcomb. Hambar. I Hambar er Upper Barcomb Tønde Nr. 6 til Forsøg ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med Fornørkelser hver 9 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 4 Sek., og ligger 2,4 Sm S. 75° Ø. fra Newsham Booth høje Fyr. Lystønden kan inddrages uden Varsel. 53° 37' N. Br. 0° 7' V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 180).

521. Tønde indtaget. Scudry Rocks. Montrose Harbour. Skotland. Den sorte Stumplønde ved Scudry Rocks, 2, Kbl N. 83° Ø. fra Scudry Ness Fyr, er indtaget. 56° 42' N. Br. 2° 25' V. Lgd.

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

522. Tønde indtages. Falmouth Harbour. England S.-Kyst. Omtrent den 6. Marts 1909 indtages den sorte Spidstønde med Slæge og to Balloner, der ligger 2,4 Kbl S. 49° V. fra St. Anthony Fyr ved Indløbet til Falmouth Harbour. 50° 8' N. Br. 5° 1' V. Lgd.

523. Forestaaende Forandring af Fyr og Tønde. Cardigan Bay. Wales.

England. Omtrent den 6. Aug. 1909 foretages følgende Forandringer ved Fyr og Afmærkning i Cardigan Bay.
Bardsy Fyr forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Fem-Blink. Lysevæsen foreges. 52° 45' N. Br. 4° 47' V. Lgd.
Fyrskibet »Cardigan Bay« inddrages samtidig. 52° 24' N. Br. 5° 0' V. Lgd.

Sarn Badrig eller Causeway sorte Spidstønde med Slæge og Ballon ombyttes med en Lys- og Lydtønde. 52° 41' N. Br. 4° 26' V. Lgd.

524. Forestaaende Tænding af Fyr. Sull Ghorra. Gull Island N. Skotland V.-Kyst. I 1909 tændes midt paa Klippen Sull Ghorra et hvidt Blinkfyr, der hver 12 Sek. viser Et-Blink, Blink 2 Sek., Mørke 10 Sek. Flammens Højde: 21 m. Synsviddens: 13 Sm. Hvid, ottekanteret 7,6 m høj Pyrløgning. 56° 42' 12" N. Br. 6° 26' 38" V. Lgd.

525. Fyr tændt. Mallarg Harbour. Sleat Sound. Skotland V.-Kyst. Paa White Point, 2½ Kbl N. 72° Ø. fra Red Rocks Baakefyr, er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 7,6 m. Det lyser fra N. 15° Ø. gennem N. og V. til S. 36° V. 57° 0' N. Br. 5° 49' V. Lgd.

526. Fyr tændt. Serabster Harbour. Thurs Bay. Skotland N.-Kyst. Paa Hovedet af den ny V.-Pier ved Serabster Harbour er tændt et rodt, fast Fyr. Brændstift: 1. Aug.—31. Maj. Fra Fyret strækker Pieren sig 1½ Kbl S. 60° V. til Havnens V.-Kyst. Ø.-Pieren er nu 120 m lang. 58° 36' N. Br. 3° 32' V. Lgd. (Kort Nr. 119 og 173).

527. Fyr tændt. Wicklow Harbour. Irland Ø.-Kyst. Paa Hovedet af den ny N.-Pier ved Wicklow Harbour er tændt et hvidt, fast Fyr. ¼ Kbl N. 84° V. fra Fyret paa Hovedet af Ø.-Pieren. 52° 59' N. Br. 6° 29' V. Lgd. Herfra strækker Pieren sig 1½ Kbl S. 60° V. til Kysten.

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

528. Tønde og Baake flyttet. Portuis de Maunsson. Frankrig. Paa Grund af Forandring i Løbet er den røde Spidstønde paa Barren i Portuis de Maunsson flyttet ½ Sm S. hen, til 45° 48' 0" N. Br. 1° 16' 10" V. Lgd. Den nedre Gattenu Baake med sort Trekant flyttes om kort Tid i Kbl SØ. hen. I Holdt overet med den øvre Baake i N. 78° Ø. danner den da den ny Ledelinie. 45° 48' 26" N. Br. 1° 14' 29" V. Lgd.

529. Forandring i Afmærkning. Guadaluquivir. Spanien. I Indløbet til Guadaluquivir er Tønderne forandret saaledes:
Picacho Tønden er nu en sort, spids Lystønde med Cylindere, der viser rodt, fast Lys.
Salinudua Tønden er en rodt, spids Lystønde, uden Topbetegnelse, der viser grønt, fast Lys.

La Granjeola Tønden er indtaget, og der er udlagt to røde, spidse Lystønder, der viser grønt, fast Lys, ved Lebeis Ø-Side, ud for Ferro og ud for Montijo. Afstanden mellem Tønderne er 2840 m.

530. Tønde udlagt. Bauc du Talisman. Bay du Cap Lopez. Gabon. Afrika. En Spidstønde med Topbetegnelse er udlagt i 10 m Vand, 1½ Sm S. 77° Ø. fra Pointe Algrubann ved N.-Spidsen af Bauc du Talisman. 0° 39' 40" S. Br. 8° 49' 15" Ø. Lgd.

531. Fyrskibet »Cape Elizabeth« atter udlagt. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Cape Elizabeth« Nr. 74 er atter udlagt paa Station og Reserveløvs-kib Nr. 78 indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2928. Kjøbenhavn 1908).

532. Fyr tændt. Browns Bank. Plymouth Harbor. Massachusetts. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Browns Bank. Flammens Højde: 1,5 m. Det vises fra en Pæl, som staar i 3,5 m Vand, 7/16 Sm S. 27° V. fra Plymouth (Garnet) Fyr, og 1½ Sm. N. 82½° Ø. fra Duxbury Pier Fyr.

533. Fyrskibet »Scotland« midlertidig ombyttet. New Jersey. Fyrskibet

En Stumpende Eighth South Side Nr. 11 er midlertidig udlagt i 7 m Vand, fra Ferris Wheel i S. 49° V., og fra Fort Sumter Fyr i S. 62° V. Ø.

541. **Oplysning om Baaker.** Florida Reefs. Florida. Paa Florida Reefs er følgende Baaker forsvundet og opføres foreløbig ikke igen. Baake T paa Molasses Reef, Baake U paa Star Reef, den sorte Baake SK paa Soldier Key, den røde Baake OR paa Old Rhodes Bank og Baake 7 paa Tennessee Reef. Baakerne E paa Conch Reef og J paa Elbow Reef vedligeholdes. Paa den røde Baake OR paa Old Rhodes Bank Plads er udlagt en Spidstønde, mærket OR 6.

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

542. **Fyrbygninger forandret Farve.** Puntarasa. San Carlos Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrbygninger til Puntarasa Ledefyr er nu malet saaledes: Forbaaken rød, Bugbaaken hvid. Forbaaken: 26° 29' 4" N. Br. 82° 1' 5" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 378. Kjøbenhavn 1909).

543. **Klokkestønde udlagt.** West Pass. Apalachicola Bay. Florida. En lodret stribet Klokkestønde er i 7,4 m Vand udlagt i Indløbet til West Pass, fra West Pass Bar Ledefyr i S. 57° V., og fra Cape St. George Fyr i N. 81° V.

544. **Fyrbaakes Farve.** Crooked River. St. George Sound. Florida. Paa Crooked River forreste Fyrbaake er der paa den Side, som vender mod Søen, malet en 2 m bred hvid, lodret Stribe. ((Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 47. Kjøbenhavn 1909).

545. **Løb afmærket.** Grants Pass. Mobile Bay. Alabama. I den gravede Rende i Grants Pass er der paa N-Siden i 1 4 2 m Vand opført 7 røde Baaker, hver bestaaende af tre Pele.

546. **Dybde aftaget.** Mobile Bay. Alabama. I den gravede Rende fra Lower Fleet til City of Mobile i Mobile Bay er der en mindste Dybde af 6,4 m ved Lavvande mellem Baake Nr. 12 og 14, i øvrigt 7,2 m.

547. **Forandring af Fyr.** North Cays. Chinchorro Bank. Mexico. North Cays hvide Blinkfyr skal ombygtes med et kraftigere hvidt Blinkfyr. Flammens Højde: 16 m. Synsvidden: 13 Sm. Rødt, 15 m højt Fyrtaarn. 18° 46' N. Br. 87° 19' V. Lgd.

548. **Fyrs Plads.** Cape Three Points. Honduras Bay. Cape Three Points Fyr staar paa Monavique Point, c. 1 3/4 Sm S. for Cape Three Points. 15° 56' N. Br. 88° 37' V. Lgd.

Fyrene paa Fox Tongue Shoal, Joseph John Shoal, Villedo Shoal og Puerto Barrios Pier er svage, og man kan ikke støte paa dem.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

549. **Lystønder udlagt.** Great Orange Bank og Triton Bank. Magellan Strait. Chili. Paa N.-Enden af Great Orange Bank er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Lys hver 10 Sek. 52° 23' S. Br. 69° 8' V. Lgd. Paa V.-Kanten af Triton Bank er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Lys hver 10 Sek. 52° 37' S. Br. 69° 55' V. Lgd. Tønderne, der ligger paa disse Steder, antages inddraget.

VIII. Middelhavet. Sorte Hav og Azovske Hav.

550. **Havnearbejder fuldført.** Spezia. Italien. Arbejderne tæt ved Ø.-Molen ved Spezia er fuldført. Paabuddet om at passere Stedet med stoppet Maskine er ophævet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 203. Kjøbenhavn 1909).

551. **Fyr forandret.** Taranto. Det røde Fyr paa Molen ovenfor Bassinet Mar Piccolo di Taranto er ombygget med et grant, fast Fyr.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Marts 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	77 3/4	-76 1/2	76 1/2
Danmark		73	73 1/2
Norden		27 1/2	28 1/2
Kjøbenhavn		66	66
Carl		64	66
Dannebrog		28	30
Skjold		64 1/2	65 1/2
Urania			
Dampsk. af 1896		132 3/4	-131 1/4
Højmdal			
Østasiatiske			
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm			
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab			
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88			
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.			
5 % Østasiask Kemp.			
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.			
3 1/2 % uops. Stats.			
3 1/2 % Husejer Kreditk.			
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.			
4 % — — — 2. Serie.			
4 % — — — 1. Serie.			
3 1/2 % Østift. Kreditf.			
4 % — — — 7.			
3 1/2 % Landkreditk.			
4 % Østift. Kreditf.			

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	154 1/2	154	155
Privatbank	101 1/4	-101	101 1/2
Landmandsbank		134 1/4	135
Handelsbank	134 3/4	134 3/4	135
Grundejerbank	35 3/4	-36	35 1/2
Burm. & Wain	57 1/4	-1/2	57 1/2
Helsingørs Jærnsk.		93	95
Sukkertabr.	142 — 1/2	142 1/4	142 1/2
Bryggeri Aktier	140 — 1/2	140	140 1/2

Vekselkurseer d. 2. Marts 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	98.90	83.75
London	18.24	18.21
Paris	72.35	
Amsterdam	150.60	
Wien	76.10	

Notering paa Berlins Børs.

Russiske Noter	
4 % Russiske Consols.	
3 10/16 % — Boden Kredit.	
5 % Mexikanske 1899	
5 % Rumænske Stats	
4 % — — — 1890	

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

„Foren. Dampsk.“ 52,000, „Norden“ 6,000, „København“ 30,000, „Union“ 2,000, „Dansk-russisk“ 20,000, „Østasiatisk“ 94,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

552. Fyr forandret. Ancona. Italien Ø.-Kyst. Fyret paa Hovedet af Ancona N.-Mole er forandret til et rødt Lydfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 1/10 Sek., Mærke 4/10 Sek. Synsviddens: 11 Sm. I øvrigt er Fyret uforandret.

553. Fyrskibes Farve. Rusland. Følgende Fyrskibe er nu malet snaløds: »Adschigol« rødt med hvid vandret Stribe, »Tulinskje« gult, »Bjegitski« rødt med hvid vandret Stribe, »Pestschanje« gult, alle mærkede med Navnet med sort.

554. Tølegrækabel almerket. La Goullette. Tunis. Paa Landgangen ved La Goullette, c. 1 Sm N. for Indløbet til Kanalen til Tunis, er opført to hvide og blå Bæker med hvid, rund Skive, som holdt overet i N. 43° V. almerket Tølegrækabel. Forhøken staar tæt ved Vandet, paa 36° 49' 12" N. Br. 10° 18' 40" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr. 5393 Frankrig: Presqu'île du cap Blanc (Baie du Lévrier). Publication provisoire. Holland: Kleine Soenda eiland. Straten Linta en Molo. (Noortblad) 1: 50,000, met plan: Vaarwater naar Laboen Beldjo. 1: 25,000. f. 1,75. Plans 3, 17, 18 paa Kort Nr. 118.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 35.

Fyrskibe og Lystønder inddragne.

Fyrskibene Anholt-Knob, Gjedser-Rev, Schultz's-Grund og Østre-Flak samt Lystønderne Jers, Lillegrund, Hatter-Barn og Halskov-Rev ere inddragne for Is.

Marine ministeriets Admiralitets-Departement, den 4. Marts 1909.

heraf, at Foreningen er i god Fremgang, idet Medlemsantallet omtrent var blevet fordoblet siden i Fjor; der var ialt 62 Styrmand indmeldt i Foreningen nu.

Foreningen ejer efter første Aars Virksomhed c. 200 Kr. I Stedet for Styrmandene Raue og A. E. Svane, der af forskellige Grunde ikke ønskede at fortsætte som Medlemmer af Bestyrelsen, valgtes Styrmandene I. Hermansen og I. C. Jensen. Navigationslærer G. E. O. Hansen genvalgtes til Foreningens Formand og Styrmand E. C. Rasmussen til Revisor. Det vedtoges at forhøje Kontingentet fra 8 til 12 Kr. aarligt.

Efter en længere Diskussion blev det vedtaget, at Medlemmer af »Æro Styrmandsforening« ikke behøvede at skifte Forening, selv om de sejlede med Dampskibe fra Kjøbenhavn, kun skulde de henvende sig paa »Dansk Styrmandsforening«s Kontor for at erholde Underretning om Forhold, hvorom de muligvis ikke var vidende, før de udmønstrede med Dampskib fra Kjøbenhavn.

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Henriques.

Direktoren, Kaptajn O. Hecksber, aflagde Beretningen for det forløbne Aar og omtalte forskellige af de større Bjergninger, der var udført i Aarets Lob, nemlig Bjergningerne af Dampskibene »Snawdon« og »Canada«, samt flere paa Island, i Middelhavet og i Østasien udførte Bjergninger.

Grosserer Karberg fremlagde derefter Driftsregnskabet. Brutto-Indtægten var Kr. 1,532,805.48, Overskudet Kr. 359,604.02. Af dette henlagdes 50,000 Kr. til Reservefondet, 100,000 Kr. afskrevs paa Skibene, 19,400 Kr. henlagdes til Pensions- og Understøttelsesfondet, 180,000 Kr. (10 pCt.) fordeltes som Udbytte, og i ny Regning fremførtes Kr. 6,466.24.

Det efter Tur Iratredende Bestyrelsesmedlem, Fabrikojer Benson, genvalgtes enstemmigt. Ligeledes genvalgtes Revisorerne, Kontorchef Carlsen og Direktør Normanu.

Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni

afholdt den 20. Februar sin aarlige, ordinære Generalforsamling i skabet over Kompagniets Virksomhed i det sidst forløbne Aar tilligemed Status ultimo 1908 fremlagdes. Det fremgik heraf, at Kom-

pagniets Indtægter har været 4,231,394 Kr., medens Udgifterne beløber sig til 4,058,022 Kr., hvorefter Overskudet bliver 173,371 Kr. Til Aktionærerne uddeles 12½ pCt., 150,000 Kr.

Havarier og Forlis.

Bølgem, Skonnert af Rønne, har d. 25. f. M. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Fakse været i Kollision paa herværende Red med Skonnert »Hilda« af Grenaa. »Bølgem«, der fik en Del ovenbords Skade, blev indslæbt til Frihavnen, hvor den maatte reparere. »Hilda« fik kun ubetydelig Skade.

Fanny, engelsk Dampskib, kom d. 2. ds. ved Indsejlingen til Svendborg, hvortil det var bestemt med en Ladning Romuldsfrøer, paa Grund udfor Kristiansminde. Skibet kom senere flot med Assistance og indgik i Havnen.

Bertha, Galease af Vejle, sprang løk i Søen d. 26. f. M. paa Rejse fra Rosenvold til Kolding. Skibet maatte sættes paa Land ved Treldeskov for at undgaa at synke.

Taarnholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 1. ds. ankommet til Barry med en Del Bundskade, som Skibet har faaet ved Grundstødning. Skibet maa dokke og reparere.

Emmy, Motorskonnert, er d. 3. ds. indkommet til Nyborg. Skibet, der var paa Rejse fra Aalborg til Svendborg med en Ladning Cement, har mellem Sejero og Refsnæs siddet fast i Isen og faaet en Del Skade.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faaes hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilson.

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.
 Skibsbeftægning. Kommissionsforretning.
 Havnegade 47, København.
 Tlf. 948. Telegramadr.: Karholmstrøm.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schnerbert, ank. Reval 24./2. fra Windau. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 21./2. herfra. — Algarve, Borries, afg. Malaga 3./3. til Gibraltar. — Anglo Dane, Wiencke, dokker i Svinemünde. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Windau 1./3. herfra. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 2./3. til Reval. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 28./2. til Boston. — Arno, Strnberg, afg. herfra 27./2. til Baltiseport. — Anora, Fischer, afg. herfra 28./2. til Dartmouth. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Skugen 2./3. til Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Newcastle 3./3. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Mortenson, ank. Genua 25./2. fra Kjøbenhavn. — Christian IX, Holm, ank. hertil 1./3. fra Königsberg. — Dagmar, Bogvad, ank. Havre 28./2. fra La Rochelle. — Douro, Soeberg, afg. Dartmouth 2./3. hertil. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 11./2. til Madeira. — Frederik, Thomsen, ank. London 28./2. herfra. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 2./3. fra Kristiania. — Hengost, Munch, afg. herfra 3./3. til Liban. — Hjelm, Sorensen, ank. hertil 4./3. fra Danzig. — J. C. Jacobson, Petersen, afg. Catania 26./2. til Messina. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 4./3. fra Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. London 1./3. fra Liban. — Kentucky, Andresen, afg. New York 3./3. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. La Rochelle 3./3. fra Frederiksstad. — Kursk, Gommersen, pass. Dartmouth 1./3. hertil. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 3./3. fra Libau. — Loire, Craignou, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. hertil 2./3. fra Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, ank. Neweastle 1./3. herfra. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Gallipoli 27./2. fra Rodosto. — Moskov, Jønsen, ank. Antwerpen 1./3. herfra. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. New York 14./2. hertil. — Nordjylland, Petersborg, ank. Pillau 1./3. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, dokker her. — Omsk, Harder, ank. hertil 28./2. fra Grimsby. — Oscar II, Hempel, ank. New York 24./2. fra Kristianssand. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 20./2. fra Baltimore. — Perm, Christensen, pass. Holtenu 2./3. til Liban. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 2./3. til Dunkerque. — Riberhuus, Bonulykke, ank. Pillau 27./2. herfra. — Saga, Wiberg, ank. Libau 27./2. herfra. — Seine, Damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. herfra 13./2. til Baltimore. — Tiber, Bech, oplagt her. — Tyr, Thanning, afg. herfra 2./3. til Windau. — United States, Wulff, afg. Kristianssand 27./2. til New York. — Viking, Meyer, ank. Danzig 1./3. herfra.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, afg. Ipswich 1./3. til Dunstou. — Nordsoen, Gram, afg. Valencia 27./2. til Burriana. — Nexos, Basse, ank. Esbjerg 1./3. — Gerda, Thøgersen, afg. Antwerpen 1./3. til Neufabrwasser. — Fylla, Christensen, afg. Valencia 27./2. til Castellon. — Napoli, Brinch, ank. Blyth 1./3. — Norma, Schiff, ank. Hull 27./2. — Inger, Larsen, passeret Quessant 28./2. til Neapel. — Johanne, Mikkelsen, ank. Aalborg 2./3. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Burriana 28./2. til Gandia.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Huelva 27./2. — London, Bom, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, afg. Cartagena 2./3. til Stettin. — Bryssel, Kaas, ank. Marseille 27./2.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Sfax 17./2. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Garston 27./2. — Roma, v. Thun, afg. Portland 2./3. til Hamburg.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Grangemouth 26./2. — Brattingsborg, Andersen, ank. Genua 10./2. — Flynderborg, Jørgensen, afg. Windau 2./3. til Rotterdam. — Frederiksberg, Albertsen, ank. Savona 2./3. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Königsberg 26./2. til Rotterdam. — Kronborg, Jensen, afg. Barry 24./2. til Livorno. — Skanderborg, Jensen, ank. Cardiff 20./2. — Stegelborg, Lund, afg. Cardiff 25./2. til Livorno. — Stjerneborg, Lund, afg. Cardiff 27./2. til Alger. — Søborg, Hansen, ank. Newport 28./2. — Uranienborg, Schmidt, ank. Pillau 25./2.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Libau 1./3. — Klampenborg, Winther, afg. Windau 2./3. til Rotterdam. — Marselisborg, Larsen, ank. Huelva 28./2. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 2./3. — Skodsborg, Agerlin, ank. Odessa 1./2. — Tuborg, Schmidt, afg. Sunderland 3./3. til Kjøbenhavn. — Ulfborg, Møllerup, ank. Huelva 3./3.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Newcastle 3./3. til Herrenwick. — Jægersborg, Larsen, ank. Kjøbenhavn 3./3. — Kallundborg, Nielsen, ank. Libau 28./2. — Taarnborg, Matzen, afg. Roueu 3./3. til Barntisland.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Windau 1./3.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Nizza 27./2.

Svendborg. Anna Mærsk, Børgesen, afg. Kiel 2./3. til Libau. — Peter Mærsk, Møller, afg. Libau 3./3. til Grangemouth.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Libau 4./3.

Det asiatiske Kompagni. Chumpon, Hansen-Raun, afg. Antwerpen 23./2. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 14./2. til Singapore. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 1./3. til Bangkok. — Cathay, Kruse, ank. Yokohama 2./3. — Bintang, Gabe, afg. Port Said 18./2. til London. — Siam, Cortsen, afg. Marseille 24./2. til Havre. — Samui, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 8./2. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Barry 24./2. til Port Said. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Sibirien, Rambusch, ank. Göteborg 1./3. — Cambodia, Knudsen, afg. Penang 26./2. til Cochin.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Aalborg 2./3. — St. Croix, Jensen, afg. Portland 13./2. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Vincent 24./2.

Ærs. Erindring, Nielsen, ank. Wismar 1./3. — Energi, Svane, ank. Kallundborg 2./3.

Torm. Sara, Jensen, afg. Tyne 2./3. — Helene, Sørensen, afg. Tyne 3./3. — Agnete, Farup, afg. Boness 27./2. — Alice, Schultz, afg. Methil 28./2.

Alfred Christensen. Eklipika, Hemmingsen, ank. Loith 1./3. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Cardiff 28./2. — Urania, Clausen, ank. Kiel 18./2. — Nordland, Møller, ank. Libau 1./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ligger i Kjøbenhavns Dok. — England, Andersen, ank. Kjøge 2./3. — Holland, Nielsen, afg. Libau 3./3. — Europa, Hansen, ank. Terneuzen 26./2. — Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 13./2. — Belgien, Nielsen, ank. Korsør 23./2.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 1./3. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 25./2. til Portozuoli. — Washington, Nielsen, ank. Mariager 1./3.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Blyth 2./3. til Girenti. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Sfax 21./2. til Ipswich. — Ove Gjedde, Jaus, ank. Rotterdam 2./3.

Frø. Austa, afg. Oporto 2./3. til Barry. — Freja, ank. Ghent 3./3. — Vera, ank. Wismar 28./2.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 2./3. til Burntisland. — Rimfaxe, Faber, ank. Masnedund 1./3. — Schach Steenberg, Theilland, afg. Leith 2./3. til Kjøbenhavn.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Grangemouth 2./3. — Allan, Nielsen, ank. Helsingør 1./3.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Oran 27./2. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. San Juan 3./3. — Elna, Ratje, ank. West Hartlepool 3./3. — Theres, Pedersen, ank. Oran 25./2. — Jeanne, Løfler, ank. Cete 26./2. — Daisy, Lagesen, ank. Middlesbro 28./2.

Jylland. Ebba, Thomsen, ank. Batoum 27./2.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Eckernförde 1./3. — Alexy, Lorentzen, ank. Rendsburg 27./2. — Dagny, Sørensen, ank. Alloo 3./3. — Mary, Clansen, afg. Stettin 3./3. til Cardiff.

Sejlskibe.

Svendborg. Kamma, Fisker, ank. Göteborg 25./2. — Freir, Brandt, ank. Tonsberg 25./2. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kolding 24./2. — Ellen, Andersen, ank. Duarny 26./2. — Nanna, Madsen, ank. Kjerterinde 25./2. — Norden, Andreassen, ank. Oporto 25./2. — Minerva, Fuglsang, ank. Shoreham 1./3. — Roska, Peterson, ank. St. Nazaire 28./2. — Skjold, Larsen, ank. London 1./3. — H. I. Jensen, Larsen, ank. Dunkerque 2./3. — Standard, Rasmussen, ank. Frederiksstad 1./3. — Yrsa, Sørensen, ank. Drøbak 1./3. — Ruth, Rasmussen, ank. Drøbak 2./3. — Dagny, Rasmussen, ank. Frederiksstad 3./3.

Ærs. Venus, Jensen, ank. Queenstown (England) 27./2.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 5. Marts 1909. — Soretsdom. — Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874. — Tysk Soretsdag. — Overretsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Skib ønskes.

En yngre, ernerigsk Skipper ønsker $\frac{1}{2}$ Part i et ældre, stærkt, velsejende Skib paa 40-50 Tons, som egner sig for Trælast og sejler tom. Tilbud under Billet, mrk.: „Æ. S. 100“, modtager Bladets Kontor.

Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpssborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klases Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

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

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirktes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klases Kød anvendes

Forlang Prøvløste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 466 & 500.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

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.

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

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige faaste
Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenhavne

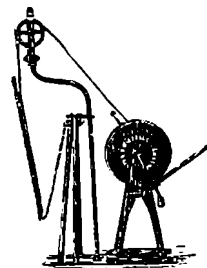
Telefon-Nr.
42

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klases dansk Fabrikat, lette
at igangsette, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Forlang kun **John Crabbie's**
scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, København K.

Telegram-Adresse: „Vincobus“. Telefon 3263.

Iver C. Weilbach & Co.
Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale
Kompasser
komplet,
sidste Model.

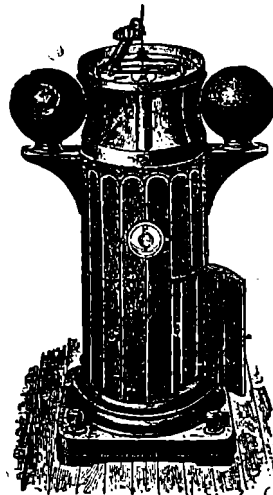
Kompasser
af eget fabrikat,
komplet efter
Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser
Motorfartøjs-
kompasser
Baadkompasser
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.
Kikkertør m. m.
Reparationer
udføres.

„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 Plade 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 á 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 Kioskerue.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 9. Marts 1909.

16. 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
Slangar 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.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Flensborgs Skibbygning Selskab

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

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

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

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

Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder - Arbejde
direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.
Tjærekoete pr. Dus. Kr. 9 00
Løvanger — - 7.00
Dækskos e (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00
Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Priser.
HANS PREHN
Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.
Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**
Forretningen grundlagt 1874.
Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

Stub & Nielsen
Trælastforretning
Strandboulevarden 8 (ved Frihavnen). Tlf. 4228 & 9928.
Skotplanker, Tømmer, Garnering, Dunage.

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

med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjobmagergade 13.

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i Kjøbenhavn Chr. IX's Gade 5
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe. Telef. 9052

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.
Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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.

V. Larsen. Fedevarerforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

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.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet, Meddelelser om indtrufne **Havarier og Forlis** og udsørlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

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:

Sopæl:

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 Provinser.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse

Telefon-Nr.

16. Holmens Kanal.

Private.

6.

De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen

Kgl. Hofle leverandør.

Alle Slags Conserves og Skib:proviant

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

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s STJERNE-COMPOSITION

til Jærn-, Staal- og Træsksbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

KJØBENHAVN.

Telegr.-Adr.:

Berglarsen.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udtørsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

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

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorchjensens.

Telefon 7262.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørget.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

optager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ 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 Søuhre

BØCKMANN & NIELSEN

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

Kjøbenhavn, d. 9. Marts 1909.

Vi har modtaget et Eksemplar af Forhandlingerne paa det 6te nordiske Søfartsmøde.

Heraf fremgaar det, at Mødet, der blev afholdt i Kristiania i Dagene 1., 2. og 3. Juli 1908, var besøgt af 39 danske, 22 svenske, 318 norske og 25 finske og andre Deltagere.

Der blev først givet en kort Oversigt over Nordisk Skibsrederforenings Virksomhed siden sidste Møde, som afholdtes i Kjøbenhavn 1903.

Der var den Gang indmeldt c. 1,470,000 Tons i Foreningen, medens der nu er indmeldt c. 1,870,000 Tons, saaledes at Fremgangen i de forløbne Aar har været c. 400,000 Tons, eller c. 80,000 Tons pr. Aar. Denne Fremgang har været fordelt over alle tre Lande omtrent proportionall, idet Foreningen for Tiden repræsenterer omtrentlig: fra Norge 1,160,000, fra Sverig 335,000, fra Danmark 325,000, fra Finland og det øvrige Udland 50,000 Tons.

I de sidste fem Aar har Foreningen indkasseret c. 1,700,000 Kr. for sine Medlemmer. Den har til Procesførelse og juridisk Bistand i de forløbne Aar anvendt c. 300,000 Kr. for sine Medlemmer. Kontingenteret for de i Foreningen indmeldte Skibe er 7 Øre pr. Brutto Ton om Aaret for Dampskibe og pr. Netto Ton for Sejlskibe. Af Sager blev der i Aaret 1903 forelagt Foreningen c. 800; men i Aaret 1907 ikke mindre end 1,100 Sager. Med The Baltic and White Sea Conference har Foreningen staaet i livlig Forbindelse.

Af Sager, som blev forelagt og behandledes paa Søfartsmødet, skal nævnes:

»Den neutrale Handelsflaade i Krigstid. — Hvilken Indflydelse vil den videre Udvikling af Ruteskibsrederi udøve paa den fri Fart? — Hvilke Fordele frembyder Fler-skibsrederi i Modsætning til Enkeltskibsrederi? — Ved hvilke Midler kan man bedst sikre Tilgangen af og bevare dygtige Mandskaber for den nationale Handelsflaade? — Om Betydningen for Skibsfarten af ensartede, internationale Regler angaaende Sikkerhedsforanstaltninger ved farlige Ladninger. — Spørgsmaalet om Betydningen af Redersammenslutninger med fragtregulerende Formaal. — Lasteliniespørgsmaalets nuværende Stilling. — Rederens Risiko og Kaptajnens Lydighedspligt overfor Maa-nedsbefragteren. — Revision af Søloven og Revision af de internationale Søvejsregler«.

En Erstatning for de Kelvinske Rør. Kapt. John Martin paa den norske Dampers »Akershus« har meddelt følgende:

Da jeg var kommet i Forlegenhed for Lord Kelvins Glasrør for Dybdemaaling og fandt den Pris, der forlangtes for dem i Amerika (40 Cents pr. Stk.), temmelig høj, forsøgte jeg at finde en billig Erstatning for disse Rør, der som bekendt indvendig er forsynet med en Belægning af chromsurt Sølv, og havde Held dermed.

Jeg købte et Vandstandsglas af $\frac{1}{4}$ Tommes indvendig Diameter og af samme Længde som Lord Kelvins Rør. lukkede den ene Ende af Røret med en Korkprop, bandt et Stykke Lærred over og forsynede det med noget Seglvoks. Derefter anbragte jeg i Røret en smal Strimmel Tegnepapir, langs hvis Midte jeg havde draget en ret Linie med en saakaldt Blækstift. Den nederste Ende af Papirstrimlen, der var noget længere end Røret, blev bøjet omkring Kanten af dette og fastsurret med en Traad for at forhindre Papirstrimlen i at forskyde sig, naar Vandet trængte ind i Røret. Glasrøret maa være fuldstændig tørt paa Indersiden, og Papirstrimlen bør ikke indsættes, før end Apparatet skal bruges, da Blækstifts-Stregen ellers kan blive utydelig af Fugt. (Dyp et Stykke Papir, paa hvilket der er anbragt en Linie med en Blækstift, i Vand, saa vil det ses, hvor tydelig Affarvningen viser sig).

Røret bliver nu benyttet paa samme Maade som Lord

Kelvins Rør. Blækstiftslinien vil tydelig vise, hvor højt Vandet er naaet op i Røret, og Dybden kan aflæses paa den sædvanlige Skala. Som Beskyttelse for Glasrøret anvendes et gammelt Kondensatorrør.

Kapt. Martin har benyttet dette Instrument samtidig med Lord Kelvins Rør og har fundet, at det viser nøjagtig samme Vanddybde som disse. Papirstrimlen er dertil meget bekvem til at gøre Optegnelser paa, saasom Klokkeslet, Dybde, Bestik o. l., og hvis man tørrer den, efter at den er brugt en Gang, kan den bruges igen, naar man forsyner den med en ny Blækstiftslinie paa den anden Side.

Nedsættelse af Fyrafgifter. I Følge Meddelelser fra Udenrigsministeriet vil Fyrafgifterne fra 1. April d. A. blive nedsat med 10 pCt. overall i Storbritannien.

Kollisioner og Søvejsreglerne.

Ved Admiralitetsrettens Behandling for nylig af Dampere »Britannia«s Kollision med en Baad, hvilken Sag var appelleret fra Londons Soret, fremhævede Rets-Præsidenten især et Punkt, skriver »Shipp. Gaz.«, som der skal lægges Mærke til, nemlig den ikke usædvanlige Omstændighed, at store Skibe ofte, og med Urette, venter, at Smaaskuder skal holde af Vejen for dem.

Den omhandlede Kollision fandt Sted i Firth of Forth under rolige og ordinære Vejrforhold.

»Britannia«, en Dampers paa 949 Brutto Reg.-Tons, kom sejlenede ned af Forthet med Kurs omtrent SØ. $\frac{3}{4}$ Ø. misvisende, medens en Dampbarkasse hørende til et Orlogsskib kom slæbende med en Robaad fyldt med Orlogsmatros, som havde Landlov. Dampbarkassens Kurs var S. 38° Ø. misvisende. Kurserne skar derfor hinanden under en spids Vinkel, idet »Britannia« havde Dampbarkassen om Bagbord, og denne havde Dampere om Styrbord.

Baade Dampbarkassen og Dampskibet holdt Kurs, indtil Faren for en Kollision var overhængende, idet ingen af dem vilde vige for den anden, og uagtet det synes, som om der i yderste Øjeblik fra begge Sider er gjort Forsøg paa at undgaa Kollisionen, blev Følgen den, at »Britannia« ramte Barkassens Styrbords Side, saaledes at Mandskabet kom hovedkulds i Vandet, hvorved to druknede.

Fra begge Sider beskyldte man hinanden for ikke at have foretaget de fornødne Skridt for at gaa klar af hinanden, hvorfor Spørgsmaalet i dette Tilfælde var, hvilket af Skibene der burde være gaaet af Vejen. Var Skibenes Kurser krydsende, som »Britannia« paastod, saa skulde Dampbarkassen, der havde »Britannia« paa sin Styrbords Side, gaa af Vejen, men var »Britannia« det indhentende Skib og Dampbarkassen det indhentede, hvad denne paastod, saa skulde Dampskibet holde af Vejen.

Begge Retter kom til dette sidste Resultat, hvorfor Skylden for Kollisionen maatte tilskrives »Britannia«.

Hvad der især bør lægges Mærke til ved denne Dom, er en Udtalelse af Rets-Præsidenten, der ytrede: »Den sande Grund til Kollisionen er den, at »Britannia« gjorde, hvad store Skibe ofte gør, nemlig at den fejlagtig ventede, at den lille Skude skulde holde af Vejen for den«.

Rets-Præsidenten fastslog, at Styrmandens Udtalelser bekræftede, at denne havde tænkt, at Dampbarkassen vilde holde sig paa hans Bagbords Bov, altsaa med »Britannia« til Styrbord, til denne var passeret, dersom han ansaa det for betænkeligt at passere for om.

Rets-Præsidenten tilføjede: »Min Mening er, at her har vi den virkelige Aarsag til Kollisionen. Han holdt

Kurs i den Tanke, at han let kunde jage den Skude af Vejen.

Enhver Officer, som er af den Mening, at Smaaskuder har at holde sig af Vejen for store Dampere, bør tage dette Tilfælde som en Advarsel. Søvejsreglerne er gældende for alle Skibe, hvad enten de er store eller smaa. En stor og uhandelig Dampere kan ikke bruge den Undskyldning overfor en nem, lille Baad, som den kommer i Kollision med, at denne let kunde have holdt af Vejen.

Overfor Søvejsreglerne er baade Dampbarkassen og »Britannia« begge »Skibe« og begge »Dampskibe«, og for begge var Pligten til at holde af Vejen simpelthen afhængig af, om Artikel 19 — Reglen om Dampskibe, hvis Kurser skærer hinanden — eller Artikel 24 — Reglen om det indhentende og det indhentede Skib — maatte finde Anvendelse.

Reglerne skal følges af alle Skibe i rum Sø, og Ordet »Dampskib« gælder ethvert Skib, som fremdrives ved Maskinkraft.

Ethvert Skib eller Baad eller anden Skude, som bliver brugt til Sejlads, er derfor et »Skib« med Hensyn til Søvejsreglerne. En lille Dampbarkas er et »Dampskib« i den Forstand, hvori det tages i Artikel 19, og et »Skib« i Henhold til Artikel 24, og maa handle og skal behandles som et saadant. Reglerne gælder lige fuldt for Dampbarkassen som for en Tusind Tons Dampere. Det er maaske lettere for Barkassen at komme af Vejen end for det store, lungstyrede Skib; men det gør ingen Forskel for nogen af dem med Hensyn til Pligten. Det er ogsaa uden Forskel, enten Stedet er Firth of Forth eller Clyden eller det aabne Hav. Saafremt Søvejsreglerne slaar ved Magt der paa Stedet, saa gælder de ens baade for store og smaa Skibe.

Af Aarsberetning for 1908 fra Konsulatet i Stockholm.

Efter Meddelelser fra Udenrigsministeriet.

Sverigs Søfart I 1908.

De højt uheldige Vilkaar for al Rederivirksomhed i 1908 lagde Baand paa den vaagnende Foretagsomhed indenfor svensk Søfart. Med stor Iver, næsten med Lidenskabelighed, diskuteredes dog i Aarets Løb de forskellige Planer om en svensk Linie paa Nordamerika. Om end indflydelsesrige Mænd indenfor den svenske Forretningsverden med Styrke forsvarede et Samarbejde med danske Rederier paa denne Rute som det fra svenske Interessers Synspunkt fordelagtigste, kom dog stadig Tilbøjeligheden til at forbeholde svenske Rederier Ruten, om end med Ofre, paany til Udtryk. Der som hele Sagen nu indtil videre er standset, skyldes det uden Tvivl Hensynet til de uheldige Konjunkturer for alle Rederiplaner. La Plata-Linien fik i 1908 sit store Statstilskud forøget med 145,000 Kr., fordelte paa Aarene 1908—1910; Rigsdagen gik ind paa at ophæve en Bestemmelse om, at Skibene paa Vejen til La Plata sidst skulde anløbe en svensk Havn, men foreskrev i Stedet som et nyt Vilkaar, at Fragten for Varer fra fremmed Havn ikke maa sættes lavere end for tilsvarende Varer fra svensk Havn. Linien skal i 1909, efter hvad der siges, udvides med en tredje Dampere, og anløbe Rio de Janeiro (eventuelt Montevideo); man gør sig Haab om at kunne lede en Del af Sverigs store Kaffeimport ad den Vej.

Linien Stockholm—Riga aabnedes i Slutningen af November 1908, Linien fra Nynäs Havn — anløbende Okseløund og Norrköping — i Slutningen af December.

Paa Ruten Stockholm—Hamburg konkurrerer nu to Linier; den ny dog ikke med egne Skibe.

Flere vigtige Sammenslutninger mellem større Rederiforetagender foregik ogsaa i 1908. Dykkeriselskabet Neptun og Stockholms Transport- og Bugseringsselskab arbejder for Fremtiden under fælles Ledelse og disponerer i Forening over Aktiekapitaler paa over 4 Mill. Kr.; da Prætrafikken er i stærk Opkomst, vil der kunne paaregnes god Beskæftigelse for Dykkerskibene til Bugsering i den for Havarier mindst udsatte Aarstid. Et større Laan af Søfartsfonden (130,000 Kr.) er i denne Sammenhæng bevilget Bugseringsselskabet. Mellem de bekendte stockholmske Rederiselskaber Svea og Södra Sverige besluttedes en Sammenslutning fra Begyndelsen af 1909; det sidstnævnte Selskab gaar op i det førstnævnte.

Sverigs forholdsvis ringe Andel i Bygningen af den for Landet fornødne Tonnage har i Aarets Løb gentagne Gange været paa Tale. Der er vistnok en ikke ringe Interesse til Stede for at udvide de svenske Værfter; men atter her spiller Kapitalmangel en Rolle. Ved Tildeling af Laan fra Søfartsfonden er det af Administrationen opstillet som Regel, at der gives de Rederier Fortrinnet, som lader Skibene bygge paa svensk Værft. Til Dels staar Planerne om ny Værfter vel i Forbindelse med de oftere berørte Planer om store Udvidelser af Havneanlægene baade i Gøteborg og Stockholm, men heller ikke disse Planer er tilsyneladende avanceret i 1908. Længe kan det dog ikke vare, inden Kommunerne og Staten maa tage endelig Stilling til dem, og selv om de ikke i en Aarrække kan ventes bragt til Udførelse i hele deres Omfang, kan det ikke betvivles, at der forestaar omfattende Arbejder, der vil forøge de nævnte Havnes Betydning ganske væsentligt.

Der er Grund til at vente, at det ikke vil vare længe, inden Sverig forlader sit hidtil opretholdt Standpunkt i Skibsmaalingsagen og gaar over fra »German rule« til det engelske Maalingsystem. Forholdet var i Maj Genstand for en Interpellation i den svenske Rigsdag, og i Følge senere Udtalelser lader det til, at de overordnede Statsmyndigheder vil slutte sig til den almindelige Bevægelse til Fordel for den engelske Regel. En i Oktober nedsat Regeringskommission arbejder nu paa Spørgsmaalets Løsning. For danske Skibe, der ofte opholdes i svensk Havn paa Grund af Ommaalning, vil Reformen sikkert være velkommen.

Spørgsmaalet om Indførelse af en obligatorisk Lastelinie er under Overvejelse i en anden Kommission. Der vil, efter hvad der forlyder, af Kommissionen blive gjort Henstilling om, at Sagen gøres til Genstand for international Forhandling og om muligt løses i Tilslutning til andre Staters Regler; dog stilles der af Kommissionens Majoritet Forslag om Fastsættelse af en svensk, national Lastelinie, der eventuelt vilde kunne tages til Udgangspunkt ved Forhandlingerne med Udlandet.

Saa vidt det kan ses af de endnu ufuldstændige Primæropgivelser, har den danske Skibsfart paa Stockholms Konsulatdistrikt været i det nærmeste uforandret i Forhold til 1907. Den formindskede Trævareeksport har medført, at der har været Nedgang i Trafikken med danske Skibe paa flere større, norrlandske Pladser som Sundsvall, Söderhamn og Gelle: til Gengæld har der været større Frekvens i Stockholms Havn, hvis hele indgaaende Trafik i udenrigsk Fart var 2,416 Skibe med 1,258,483 R.-T. (mod 2,193 med 1,121,203 R.-T. i 1907), hvoraf danske Skibe udgjorde 90 med 62,972 R.-T. (mod 76 med 36,583 R.-T. i 1907). Fra Island ankom i 1908 til Stockholm 18 Skibe, hvoraf de 3 var Sejlskibe; den samlede Tonnage var dog kun 4,111 Tons.

Fyr- og Baakeafgifter i Sverig.

Fra Føreren af tremastet Skonnert »Christian» af Bogense har vi modtaget følgende:

Jeg ankom d. 7. Oktober 1908 med mit Skib, der er en tremastet Skonnert forsynet med Motor, til Uddevalla i Sverig, og maatte der betale Fyr- og Baakeafgift, efterat jeg allerede tidligere for længere Tid siden har betalt disse Afgifter fire Gange.

Jeg har gjort to Rejser paa andre Pladser i Sverig, og mit Skib er ikke dér blevet behandlet som Dampere, og jeg har i det hele sejlet med samme Skib paa Sverig i fire Aar og i den Tid kun betalt nævnte Afgift fire Gange om Aaret, nemlig to Gange ud og ind; men nu maatte jeg, da jeg kom femte Gang, betale paany ud og ind. Jeg kan ikke forstaa, at et Fartøj ikke bliver behandlet ens overalt i Sverig.

Enten maa Toldvæsenet i Uddevalla læse Loven, som en vis Mand læser Biblen, eller ogsaa kender det øvrige Toldvæsen i Sverig ikke Loven.

Den 9. Oktober indsendte jeg en Ansøgning til Toldbestyrelsen i Stockholm angaaende denne Sag; men fik intet Svar. Jeg skrev derfor igen i December til samme Autoritet og fik da den Besked, at min Skrivelse skulde gaa til Kongen, for at det kunde afgøres, om Motorfartøjer skal behandles som Dampere eller ikke. I Februar har jeg skrevet to Gange igen, men er fremdeles uden Svar. Da det nu er over fire Maaneder siden, jeg skrev første Gang, ser det ikke ud til, at jeg vil faa de Penge tilbage, som jeg betalte for indgaaende, og som for udgaaende blev deponeret af Mægleren i Uddevalla. Jeg tilraader derfor ærede Kolleger, som sejler paa Sverig med Motorfartøjer, at tage Forbehold, hvis de kommer til Uddevalla. Hvis det er Mening, at Motorfartøjer skal betale ekstra i Sverig, saa kunde der være Grund til at lade svenske Motorfartøjer gøre det samme her i Danmark, hvor der vist kommer lige saa mange af dem, som af danske i Sverig. Det forekommer mig i det hele ubilligt, at Motorfartøjer skal belastes med større Afgifter end andre Sejlfartøjer, da det hæmmer Lysten i Smaaskibsfarten til at følge med Tiden og gøre, hvad man kan for at komme sikkert ud og ind af Havne og Smaafarvande, og bringe Købmandens Varer frem saa hurtigt som muligt.

Det er derfor mit Haab, at disse Linier maa komme rette Vedkommende for Øje, navnlig i Sverig, hvor det ser ud til, at Motorfartøjer skal hæmmes med saa store Afgifter, at det bliver betænkeligt at komme der.

R. C. Mortensen,
3/m. Skonnert »Christian» af Bogense.

Af nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Mærkelig Klausul i Maanedscerteparti. Nordisk Skibsrederforening har faaet forelagt til Udtalelse følgende Klausul, som Maanedsbefragterne forlanger optaget i Maanedscertepartiet:

»Owners undertake to indemnify timecharterers in the event of the steamer being held responsible through being in collision during the currency of this charter».

Det er vanskeligt at udtale sig om en Klausul, der er saa uklar og tilsyneladende i al Fald saa meningsløs som denne Klausul. Naar der bliver Spørgsmaal om Kollisi-

onsansvar overfor det fremmede Skib og dets Ladning, saa vil jo Maanedsbefragterne i intet Tilfælde have noget saadant Ansvar, men dette maa helt og udelukkende paahvile Rederiet for det skyldige Skib. Der maa da formodentlig være tænkt paa det Tilfælde, hvor det maanedsbefragtede Skibs Ladning tager Skade, og hvor Rederiet overfor Tredjemand bliver ansvarlig derfor. Dette kan kun ske, naar Maanedsbefragterne har forsømt i Rejsecertepartiet og Konnossementet at faa indført en almindelig Negligence Klausul. I saa Fald vil Godssets Ejer kunne holde sig til Konnossementsfragten, der tilhører Maanedsbefragteren, og Meningen er da formodentlig den, at Rederiet skal holde Maanedsbefragteren skadesløs, fordi Godssets Ejer holder sig til Konnossementsfragten til Dækning af Kollisionsansvaret.

Hertil er imidlertid at bemærke, at Maanedscertepartiet selvfølgelig bør indeholde en Negligence Klausul, som fuldt ud beskytter Rederiet overfor Maanedsbefragteren mod Følgerne af en Kollision, og naar da Maanedsbefragteren har forsømt at sikre sig selv i Rejsekontrakten mod Følgerne af Kollisioner, saa bør dette naturligvis ikke gaa ud over Rederiet.

Klausulen er i alle Tilfælde ganske usædvanlig og dens Mening dunkel. At den kan føre til, at Rederiet paadrager sig et Ansvar, som ikke bør paahvile det, synes i al Fald at være en given Sag, og Foreningen har derfor ment at burde pege paa dette Forsøg paa at indføre en ny, usædvanlig og for Rederiet skadelig Klausul, som man maa advare mod at akceptere.

Assurance af Last og Rederiets Ansvar for Skade paa samme. Naar der rejses Krav mod et Rederi for Last, som ved Udlosningen befindes at være beskadiget, gøres det ofte fra Rederiets Side gældende, at vedkommende Ladningsejer har haft sin Last assureret mod saadan Skade og enten har faaet eller i al Fald vil faa Erstatning for Skaden hos sine Assurandører, af hvilken Grund Rederiet intet Ansvar kan have. Da denne Betragtning beror paa en Misforstaaelse af det retslige Forhold og er saa almindelig udbredt, har Foreningen ment at burde gøre opmærksom derpaa.

Naar Lastens Beskadigelse skyldes Aarsager, hvorfor Rederiet i Følge Kontrakten eller Loven bærer Ansvar, nytter det ikke Rederiet det mindste at henvise til, at Ladningsejeren maaske endogsaa har faaet Erstatning udbetalt af sin Assurandør; ja selv om Forholdet skulde være det, at Ladningsejeren paa egen Haand uden Aftale med sin Assurandør vilde gøre Rederiet ansvarligt, efter at have faaet Assurance udbetalt, kan der herfra intet Argument hentes fra Rederiets Side for at undgaa Ansvar for den beskadigede Last. Rederiet har ikke det mindste at gøre med Assuranceforholdet. Det bliver en privat Sag mellem Ladningsejeren og vedkommende Assurandør. Har Ladningsejeren faaet Assuranceerstatningen udbetalt og paa bedragerisk Maade vil forsøge at faa Dækning en Gang til ved samtidig at holde Rederiet ansvarligt, bliver dette udelukkende en Sag mellem Ladningsejeren og hans Assurandører. Rederiet har ingen Grund til at beklage sig, forsaavidt som det kun kan blive forpligtet til at betale Erstatning for den Skade, det i Følge Kontrakten eller Loven er forpligtet til at erstatte; derimod vil naturligvis Assurandørerne kunne forlange, at den Skadeserstatning Ladningsejeren ved Dom eller Forlig opnaar hos Rederiet, betales til Assurandørerne, forsaavidt disse allerede har udbetalt Ladningsejeren Erstatning for den samme Skade.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er al Sejlads, med Undtagelse af Østnorge, indstillet paa Grund af Ishindring, saa at der kun sluttet faa Fragter til lave Rater, og Markedet i det hele er uden nogen Svingninger fra sidste Indberetning. Det er forstaaeligt, at Befragterne under disse Forhold fastholder deres lave Tilbud, da Skibene jo ikke kan komme frem, og Rederne vil ikke tabe ved at refusere Tilbud, som ikke kan give Udbytte. Bottenhavet og Finskebugten har ikke faa Fragter til Afskibning pr. f. o. w. og senere, men ogsaa her er Tilbudene lave, og enkelte Redere forsynder sig ved at slutte under Raterne uden Fordel for sig selv og til Skade for andre.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

110 Favne Bøgebrænde Aarhus/Flekkelfjord 8 Kr., 60 Sldr. D/B & Boards Kristianssand/Treguier 33 Fres., 140 Eldr. D/B & Boards Drammen/Cork 26/6, 195 R-T Is Kristianiafjord/Caen 8½ Fres., 140 Sldr. D/B & Boards Gelfe/Paimpool 42 Fres., 250 Tons Kul Methil/Pontrieux 7/6, 360 Tons Kul Kings Lynn/Bogense £ 6.

For de mindre Skibes Vedkommende har der selvfølgelig heller ikke i sidste Uge været ringeste Forandring i nogen Retning; et Par enkelte Skibe blev atter sluttet fra Nordtyskland pr. f. o. w., saaledes fra Greifswald. Stettin udbyder nu ogsaa pr. f. o. w. nogle Ladninger Rug til Danmark, Sydsverig 4 M. Fra danske Provinshavne kom nogle Hvedelaster i Markedet, særlig til vestsvenske Havne, men med den stadige Frost blev der ikke optaget Skibe herfor.

Generalforsamlinger.

Søassuranceforeningen »Marstal»

afholdt den 27. Februar ekstraordinær Generalforsamling, hvor Foreningens reviderede Love approberedes.

Det vedtoges, at Sejlskibe saavel som Motorfartøjer hjemmehørende paa Æro, Strynø eller Langeland, der maaler indtil 65 Brutto Reg.-Tons, eller Part i saadanne Skibe fra 1ste Marts d. A. optages og assureres i Foreningen.

Fra Sø og Land.

Skoleskibes Rejser. Det er især paa Nordatlantehavsrufterne, at man er tilbøjelig til at søge interessante Sammenligninger for Skibes Hurtighed; men de mange Mil af rullende Vover, som strækker sig mellem Kap det gode Haab og Australien, leverer ogsaa undertiden Bidrag til interessante, sammenlignende Rejser, skriver »Shipp. Gaz.»

Det er i denne Del af Verden, at de store Sejlskibe, der haster frem for den fejende Vestenvind, nu og da gør mærkværdig smukke Rejser — ja saa smukke, at de endogsaa overtræffer en og anden Dampers, som løber paa samme Rute. Et nyt Eksempel paa et Par Rejser af denne Art er netop fremkommet ved dette Aars Begyndelse.

De to Skibe er det belgiske Skoleskib »L'Avenir» og Norddeutscher-Lloyd Damperen »Heidelberg». Den sidste, der er et Skib paa 2,145 Netto Tons, afgik fra Port Natal d. 6. December f. A. til Melbourne, hvor den ankom d. 29. December, efter 23 Dages Rejse. »L'Avenir», der er en firmustet Staalbark paa 2,155 Netto Tons, gik ogsaa fra Port Natal til Australien, og forlod den sydafrikanske Havn d. 1. December. Den naaede Adelaide d. 23. s. M. efter 22 Dages Rejse. Det er en Rejse paa c. 5,000 Sm.; men Afstanden fra Port Natal til Melbourne er omtrent 150 Sm. længere end til Adelaide. Sammenligner man den Tid, som de to Skibe har brugt, vil det ses, at Skoleskibet har fuldført sit Løb i kortere Tid end Damperen. Baude »Heidelberg» og »L'Avenir» er bygget paa tyske Værfter; Damperen i Hamburg i 1893, og Sejleren i Bremer-

haven for knapt et Aar siden. Den er paa sin første Rejse som Skoleskib.

Det ser næsten ud til, at den nærmeste Fremtid vil blive Vidne til Afgang af ikke faa oceanngæende Skoleskibe fra australske Havne. Londoner Skoleskibet »Port Jackson» ventes at ville afgaa fra Sydney til Themsen, medens White Star Skoleskibet »Mersey», som for nogen Tid siden ankom til Sydney fra Liverpool, ligeledes snart vil staa til Sus igen. Det belgiske Skib »L'Avenir» er befragtet til at lade i en sydaustralsk Havn til England. Hertil kommer de to Norddeutscher Lloyd tilhørende Skoleskibe »Herzogin Sophie Charlotte» og »Herzogin Cecilie», som er undervejs fra Astoria til Port Philip Heads. De vil rimeligvis ogsaa laste i australske Havne og derefter bejse deres Sejl for Hjemgaende. Med Undtagelse af »Mersey» er disse Skoleskibe riggede som firmastede Barkskibe, medens »Mersey» er fuldrigget. De to britiske Skoleskibe er naturligvis bygget i England, medens de to tyske og det belgiske Skib alle er bygget i Tyskland af firmaet Rickmers. Det vil være af Interesse at sammenligne disse fem smukke Skibes Hjemrejser, som alle er optaget af at uddanne unge Sømænd for forskellige Lande. — Som det sjette Skoleskib, der ogsaa kommer til at afgaa fra Australien omtrent paa samme Tid, kan endnu nævnes det danske firmastede Skib »Viking».

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget følgende Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i November Maaned 1908. Der er anmeldt ialt 744 Havarier mod 812 samme Maaned 1907, deraf 555 Dampskibe og 189 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 217, Sammenstød 196, Anløbning af Nodhavn 73, Maskinskade 56, beskadiget af Is 1, af Ild 34, af haardt Vejr 110, forskellige Aarsager 55, sunket 2. Ialt 76 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 66 samme Maaned 1907, deraf 25 Dampskibe og 51 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 47, Sammenstød 6, beskadiget af Ild 3, forskellige Aarsager 1, forsvundet 2, kæntrret 1, sunket 6, forladt 6, Kondemnation 4.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget følgende Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i December Maaned 1908. Der er anmeldt ialt 828 Havarier mod 867 samme Maaned 1907, deraf 655 Dampskibe og 173 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 236, Sammenstød 249, Anløbning af Nodhavn 58, Maskinskade 72, beskadiget af Is 4, af Ild 39, af haardt Vejr 106, forskellige Aarsager 60, sunket 2, forladt 2. Ialt 78 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 95 samme Maaned 1907, deraf 29 Dampskibe og 49 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 43, Sammenstød 10, Maskinskade 1, beskadiget af Is 2, af Ild 1, forskellige Aarsager 1, forsvundet 3, kæntrret 1, sunket 7, forladt 6, Kondemnation 3.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget følgende Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Aaret 1908. Der er anmeldt ialt 8176 Havarier mod 8294 i 1907, deraf 6310 Dampskibe og 1866 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 2232, Sammenstød 2549, Anløbning af Nodhavn 578, Maskinskade 748, beskadiget af Is 106, af Ild 413, af haardt Vejr 909, forskellige Aarsager 607, kæntrret 3, sunket 17, forladt 14. Ialt 825 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 858 i 1907, deraf 316 Dampskibe og 509 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 411, Sammenstød 106, Maskinskade 2, beskadiget af Is 10, af Ild 30, af haardt Vejr 2, forskellige Aarsager 12, forsvundet 54, kæntrret 13, sunket 102, forladt 50, Kondemnation 33.

Sarmatia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er i Flg. Telegr. fra Filadelfia kommet paa Grund paa Floden. Skibets Stilling er ufarlig og man venter at faa det bragt flot snart.

Alice, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund ved Hals. men kom hurtigt flot med Assistance af Havnedamperen.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbeparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og store Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er gaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor:

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Anderson, Schubert, afg. Reval 7./3. til Rotterdam. — Alexandra, Nielsen, ank. Havre 6./3. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 7./3. — Anglo Dane, Wieneke, dokker i Stettin. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Windau 1./3. — Antwerpen, Madsen, ank. Reval 6./3. — Arkansas, Peterseu, afg. Kristiania 28./3. til Boston. — Arno, Strubberg, ank. Reval 5./3. — Aurora, afg. Dartmouth 4./3. til

Messina. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 4./3. — Beira, Lunge, afg. Newcastle 3./3. til Marseille. — C. F. Tiotgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Genua 25./2. — Christian IX, Holm, ank. London 8./3. — Dagmar, Bøgvad, afg. Dunkerque 6./3. hertil. — Douro, Sneberg, ank. hertil 8./3. — Florida, Andersen, afg. Madeira 6./3. hertil. — Frederik, Thomsen, afg. London 7./3. hertil. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 2./3. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 6./3. til Hull. — Hengest, Munch, afg. Libau 6./3. hertil. — Hjelms, Sørensen, afg. Göteborg 7./3. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Messina 6./3. til Palermo. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 4./3. — Kasan, Hansen, ank. London 1./3. — Kentucky, afg. New York 3./3. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Bordeaux 5./3. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 6./3. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 3./3. — Loire, Caignou, oplagt Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. herfra 7./3. til Königsberg. — Louisiana, Ørsted, afg. Newcastle 6./3. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Rodosto 28./2. til Antwerpen. — Moskø, Jon Jønsen, afg. Antwerpen 7./3. hertil. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. hertil 5./3. — Nordjylland, Petersborg, afg. Pillau 7./3. hertil. — O. B. Suhr, Frisette, pass. Skagen 7./3. for Swansea. — Omsk, Harder, ank. Windau 6./3. — Oscar II, Hempel, afg. New York 4./3. hertil. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. 7./3. herfra til Boston. — Perm, Christensen, ank. Libau 4./3. — Pregel, Iversen, ank. Dunkerque 4./3. — Riberhuus, Bonnellykke, ank. hertil 5./3. — Saga, Wiberz, ank. Libau 27./2. — Seine, Damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. herfra 13./3. til Baltimore. — Tibor, Bech, oplagt her. — Tyr, Thauming, ank. hertil 8./3. — United States, Wulf, afg. Kristianssand 27./2. til New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 7./3. — Karin, Rydberg, afg. herfra 5./3. til Stettin. — Vadsø, Poulsen, afg. Liverpool 6./3. til Swansea.

Svendson & Christensen. Ajax, Brøsen, pass. Helsingør 7./3. sydg. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Antwerpen 5./3. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Ghent 5./3. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Helsingør 6./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gullport 16./2. til River. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Iviza 1./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Pozzuoli 24./2. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 23./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Antwerpen 4./3. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Windau 5./3. til Dunkerque. — Pawel Andrejeff, Tammebek, ank. Riga 26./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Gullport 12./2. til Hamburg. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Methil 4./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 2./3.

Vesterhavet. Niohe, Jessen, afg. Cartagena 3./3. til Hamburg. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Allou 4./3. — Nautik, N. Nielsen, afg. Dunston 5./3. til Kjøbenhavn. — Nordsoen, Gramm, afg. Cartagena 5./3. til London. — Nexos, Basse, ank. Tyne 6./3. — Gerda, Thøgersen, pass. Helsingør 5./3. for Neufahrwasser. — Ellen, Hansen, ank. Manchester 4./3. — Fylla, Christensen, afg. Castellon 4./3. til Antwerpen. — Napoli, Brinch, afg. Blyth 4./3. til Aalesund. — Dagmar, Mathiasen, afg. Dover 6./3. til Friedrichstadt. — Norma, Schiff, afg. Esbjerg 6./3. til Granton. — Alfa, Sørensen, ank. Boness 5./3. — Johanne, Mikkelsen, afg. Aalborg 6./3. til Esbjerg. — Karla, Nielsen, afg. Cartagena 4./3. til Hamburg. — Laura, Pedersen, afg. Reval 5./2. til London.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Huelva 4./3. til Stettin. — London, Bon, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Cartagena 2./3. — Bryssel, Kaas, afg. Marseille 5./3. til Ruftique.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Stax 4./3. til Rouen. — Wieu, Boeck-Hansen, ank. Garston 27./2. — Roma, v. Thun, ank. Hamburg 5./3.

Jylland. Ebba, Thomsen, ank. Novorossisk 5./3.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Kalundborg 5./3. — Aloxys, Skou, afg. Rendsburg 4./3. til Middlesbro. — Dagny, Sørensen, ank. Grangemouth 5./3. — Mary, Clausen, pass. Helsingør 6./3. for Cardiff.

Dannebrog. Amalionsborg, Petersen, afg. Grangemouth 6./3. til Kjøbenhavn. — Flynderborg, Jørgensen, afg. Windau 5./3. til Rotterdam. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Rotterdam 4./3. — Rosenborg, Schultz, afg. Kjøbenhavn 6./3. til Methil. — Uranienborg, Schmidt, ank. Pillau 25./2.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldberg, Ørbeck, afg. Libau 5./3. til Cardiff. — Klampenborg, Wiutler, afg. Windau 2./3. til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 2./3. — Tuborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 6./3.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Tyne 4./3. til Herrewieck. — Jægersborg, Larsen, afg. Kjøbenhavn 6./3. til Tyne. — Kallundborg, Nielsen, ank. Libau 28./2. — Taaruborg, Matzen, afg. Rouen 3./3. til Methil.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Windau 5./3. til Montroso.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 6./3. til Blyth.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Windau 5./3. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Libau 3./5. til Grangemouth.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Libau 4./3.

Det ostasiatiske Kompagni. Chumpen, Hansen-Raun, afg. Antwerpen 23./2. til Port Said. — Traquebar, van Deurs, ank. Singapore 4./3. — Baudon, Thomsen, ank. Bangkok 5./3. — Cathay, Kruse, afg. Yokohama 6./3. til Kobe. — Biutang, Gabe, afg. Port Said 18./2. til London. — Siam, Cortsen, afg. Havre 5./3. til Bremen. — Samui, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 8./2. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Barry 24./2. til Port Said. — Sibirien, Rambusch, ank. til Göteborg 1./3. — Cambodia, Knudsen, afg. Colombo 5./3. Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 4./3. — St. Croix, Jensen, afg. Dominica 3./3. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 2./3. til Havre.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 6./3. — Holene, Sørensen, afg. Tyne 3./3. — Agnete, Farup, ank. Aarhus 3./3. — Alice, Schultz, ank. Aalborg 4./3.

H. Kirschner. Edison, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 2./3. — Fultou, Jørgensen, ank. Antwerpen 1./3. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 25./2. til Portozuoli. — Washington, Nielsen, afg. Mariager 6./3. til Grangemouth.

Frøen. Austa, afg. Oporto 2./3. til Barry. — Freja, ank. Ghent 3./3. — Vera, afg. Wismar 4./3. til Königsberg.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, pass. Ushant 5./3. for Gergenti. — Ove Gjedde, Jans, afg. Rotterdam 6./3. til Swansea. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Ipswich 6./3.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 1./4. til Burntisland. — Rimfaxe, Faber, ank. Masnedsund 1./3. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Leith 4./3. til Kjøbenhavn.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 6./3. — Allan, Nielsen, afg. Helsingør 6./2. til Boness.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Oran 27./2. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. St. Juan 3./3. — Elna, Ratje, afg. West Hartlepool 5./3. — Therese, Pedersen, afg. Oran 5./3. — Jeanne, Løffler, afg. Cotte 4./3. — Daisy, Lugesen, afg. Middelsbro 6./3.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Hull 7./3. — Russia, Poulsen, ank. Bona 1./3. — Carl Heeksher, Starek, ank. Algier 7./3. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 4./3. — Normannia, Erichsen, afg. Algier 6./3. — Enxina, Dam-Larsen, afg. Filadelfia 2./3. — Canada, Jespersen, ank. Rotterdam 26./2. — Livonia, Lindberg, afg. Nicolajeff 23./2.

Østerøen. Cimbria, Poulsen, afg. Sagunto 27./2. — Patricia, Nielsen, afg. New York 3./3. — Gratia, Sørensen, afg. Algier 7./3. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 25./2.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Algier 7./3. — Gallia, Petersen, afg. Progresso 7./3. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Filadelfia 3./3. — Sarmatia, Petersen, ank. Filadelfia 5./3. — Kotonia, Rasmussen, ank. Savona 2./3.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Tynen 4./3. — Granaria, Jørgensen, afg. Santiago de Cuba 1./3. — Carbonia, Mathiasen, afg. Leith 4./3. — Estonia, Winckler, ank. Genua 7./3.

Dan. Fionia, Sørensen, ank. London 6./3. — Selandia, Troensegaard, ank. Dunston 5./3. — Bosnia, Skovgaard, afg. Filadelfia 27./2. — Frumentia, Andersen, afg. Agua Amargo 4./3. — Secalia, Jensen, afg. Baltimore 26./2.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 21./2.

Ero. Emanuel, Hansen, ank. Burntisland 6./3.

Alfred Christensen. Urania, Clausen, ank. Kiel 18./2. — Svend, Schmidt, afg. Blyth 3./3. — Nordland, Petersen, afg. Libau 6./3. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Kjøbenhavn 17./1. — England, Andersen, ank. Kjøge 2./3. — Holland, Poulsen, afg. Libau 3./3. — Europa, Hansen, ank. Barry 6./3. — Frankrig, Friis, afg. Kjøbenhavn 5./3. — Belgien, Nielsen, afg. Korsør 5./3.

Sejlskibe.

Ero. Danmark, Bager, ank. Tonsberg 2./3. — Hermod, Drejmann, pass. Quessant Creach 2./3. for Safii. — Norma, Christensen, afg. Swansea 4./3. til Funchal (Madeira). — Atlantic, Rasmussen, ank. Ballina 5./3.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 9. Marts 1909. — Kollisioner og Søvejsreglerne. — Af Aarsberetning for 1908 fra Konsulatet i Stockholm. — Fyr- og Baakefigter i Sverig. — Af nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn, Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.
Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.
Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 13. Telefon 7103.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

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.

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

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

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

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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.: „Vollhelm“, 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).

Søsten.

Tilbud paa Levering af
2150 Kbfvn. Søsten til Aarhus
Havn, efter nærmere Betingelser, der faas til Eftersyn
paa Havneingeniørens Kontor
i Administrationsbygningen,
indgives sammesteds inden
Mandag den 22. Marts Kl. 3
Eftm. for samme Dag Kl. 4
Eftm. at aahnes offentlig paa
Raadhuset.
Aarhus Havneudvalg, Marts 1909.

Flag og Vimpler

„Flagkammeret“
3 Rosengården 3.
Nogle Priser: 6 Al. 10 Kr., 5 Al.
7 Kr., 4 Al. 4 Kr. 65 Ø., 3 1/2 Al.
3 Kr. 65 Ø., 3 Al. 2 Kr. 75 Ø.,
2 Al. 1 Kr. 35 Ø.
Vimpler 35 Øre pr. Alen.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

J. Melander,

Telf. Billkenslager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres
Lille strandstræde 3.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrøderl,
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibs-
forødenheder 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.

Sandballast

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

G. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Berg & Larsen

forhea Martin Nilsson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamplogværk.
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.

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. Eukelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Fredag den 12. Marts 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amlante



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

Køb Deres Forbrug af



Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.

Tjærkoste pr. Dus. Kr. 9.00
Løvanger — — — — — 7.00
Dækkoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.

Vesterbrogade 54. Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16</p>	<p>Compositioner til Jærn-, Staal- og Trækibundede • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •</p> <p>Telefon 5601</p>
--	---	--	---

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

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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

Stub & Nielsen
Trælafretning
Strandboulevarden 8 (ved Frihavnen). Tlf. 4228 & 9928.
Skotplanker, Tømmer, Garnering, Dunage.

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.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

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 Skid 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Bobl, Frederikshavn,
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Foreningen

for Oprettelse af
skandinaviske Sømandshjem
i fremmede Havne

afholder Generalforsamling
den 25. Marts Kl. 3 paa Lods-
inspektørens Kontor, Havne-
væsnets Bygning, Nordre
Toldbod, Kjøbenhavn.

Formanden.

Helge Stabell,

Skibssingenior.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STAMP FABR. YANKEE

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“.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 24. Marts d. A. Kl. 1 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 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 6. Marts 1909.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 24. Marts d. A. Kl. 2 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 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 6. Marts 1909.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 24. Marts d. A. Kl. 1½ i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 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 6. Marts 1909.

C. K. Hansen.

OLSKIND

kemisk præpareret Olietøj

klæbetriit, 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.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

„Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører l.m.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

Kjøbenhavn, den 12. Marts 1909.

Udenrigsministeriet meddeler:

»Legal holidays« i New Orleans Konsulatsdistrikt. Da Konsulatet i New Orleans ofte modtager Forespørgsler om de der lovbefalede Helligdage, idet disse har Betydning ved Beregningen af Skibes Liggedage, naar Søn- og Helligdage i Følge Certepartiet ikke skal medregnes, har fungerende Konsul Søgaard hertil indsendt nedenstaaende Fortegnelse over de saakaldte »legal holidays« i de 4 for Skibsfarten vigtigste Byer i Konsulatsdistriktet, nemlig:

New Orleans:

Alle Aarets Søndage samt hver Lørdag efter Kl. 12 Middag. 1. og 8. Januar, 22. Februar, Karnevalsdagen (Dato foranderlig), 6. April, Langfredag (Dato foranderlig), 4. Juli, 6. Septbr., 1. Novbr. Thanksgiving Day (Dato foranderlig), 25. December.

Galveston:

1. Januar, 22. Februar, 2. Marts, 21. April, 3. Juni, 4. Juli, den første Mandag i September, 25. Novbr. og 25. Decbr. samt alle Aarets Søndage.

Mobile:

1. og 19. Januar, 22. Februar, Karnevalsdagen (Dato foranderlig), Langfredag, 13. og 26. April, 3. Juni, 4. Juli, den første Mandag i September, Thanksgiving Day (Dato foranderlig), 25. Decbr. samt alle Søndage.

Pensacola:

1. Januar, 22. Februar, Langfredag, 4. Juli, 1. Mandag i September, Thanksgiving Day (Dato foranderlig), 25. Decbr. samt alle Aarets Søndage.

Fra Meteorologisk Institut har vi modtaget: »Isforholdene i de arktiske Have 1908«. Paa fem farvetrykte Kort over Polarlandene, et for hver af Maanederne April, Maj, Juni, Juli og August, gives der en tydelig Oversigt over Fordelingen og Beskaffenheden af Isen i de arktiske Have. Hertil knyttes der, baade i dansk og engelsk Tekst, en almindelig Oversigt over de forskellige Polarhave for hele Aaret. Værket udgives paa Opfordring af »Den VII internationale Geograf-Kongres« og er bearbejdet af V. Garde. Oplysningerne om Isforholdene støtter sig til velvillige Meddelelser fra adskillige Institutioner, Skibsførere, Videnskabsmænd m. f.

Oplægning af Dampere. Liverpool, 11. Marts. (Ritz. Bur.) Skibsreder Leonard Macarthy stillede paa et i Gaar af Skibsrederne her afholdt Møde Forslag til Resolution i Tilslutning til den af den internationale Skibsrederunion vedtagne Plan om midlertidig Oplægning af Skibstonnagen. Der blev efter nogen Forhandling vedtaget en Resolution, der udtaler sig mere køligt om Sagen. Største Delen af de Tilstedeværende undlod imidlertid at stemme. Efter hvad Macarthy meddelte, har hans Plan faaet Tilslutning fra Skibsrederne paa Nordøstkysten, i Cardiff, fra de tyske, italienske og fra de skandinaviske Skibsredere.

Dansk Sømand eftersøges. Sømand Christian Hansen født den 27. September 1872 i Fredericia, Søn af Stationsforstander Hans Hansen i Thim, skal i Foraaet været omkommet paa en Rejse i Sortehavet. Hans Signalement opgives saaledes: blaa Øjne, blondt Haar, tatoveret paa højre Arm, Midterfingeren paa den højre Haand forkrøbet (eller lemlestet).

Oplysninger om den paagældende bedes indsendt

skriftlig til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv Nr. 5, der ligger inde med et Sømanden tilkommende Beløb.

Kjøbenhavn, 10. Marts (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise et Beløb af 9,000 Kr. for Bjergning af Damperen »Fair Head« af Belfast, der den 20. December 1908 grundstødte ved Saltholm.

I Gents Havn kan fra den 8. Marts, i Følge »Norges Sjøfartstidende«, Dampskibe paa indtil 393 Fods Længde, 48 Fods Bredde og 21 Fods 3 Tommers Dybgaaende gaa lige ind, efter at de ny Opmudringer og Udvidelser er foretaget. Fra Slutningen af næste Aar eller først i Aaret 1911, vil hele det ny Anlæg være færdigt, hvorefter Skibe paa indtil 26 Fod 3 Tommers Dybgaaende vil kunne gaa ind.

En traadløs Rekord. Det japanske Dampskib »Aki Maru«, som gaar i Rute mellem Seattle paa Amerikas Vestkyst og Yokohama, har nylig opnaaet at kunne give Melding til Seattle om sin Ankomst til Japan pr. traadløs Telegraf. Distancen var 4.240 Sm. fortæller »Norges Sjøfartstidende«.

Som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelser afholder Dampskibsselskabet Torm aarlig Generalforsamling d. 23. ds., de C. K. Hansen'ske Dampskibsselskaber d. 24. ds., Dampskibsselskabet Norden d. 25. ds., og Dampskibsselskabet Danmark d. 29. ds.

Af Aarsbsretning for 1908 fra Generalkonsulatet i Leith.

Efter Meddelelser fra Udenrigsministeriet.

De skotske Skibsbyggerier byggede i Aaret 1908 680 Skibe med 400,194 Tons og Maskiner med c. 528,000 H. K. mod 757 Skibe med c. 67,5000 Tons og 742,000 H. K. i 1907. Det vil let forstaaes, at en saadan Nedgang har haft en meget alvorlig Indflydelse for alle deri interesserede. Ikke blot har Skibsbyggerierne ikke faaet noget passende Udbytte for deres anbragte Kapitaler, men Arbejdsmandene har ikke kunnet faa Arbejde og er faldet det offentlige til Byrde som arbejdsløse. Medens disse stakkels Mennesker og deres Familiers Skæbne i høj Grad maa beklages, kan man dog ikke ganske nægte, at de i nogen Udstrækning selv bærer Skylden for deres nuværende Ulykke. Kort efter Nyt-aar 1908 kunde det ses, at der under ingen Omstændigheder kunde blive Tale om at bygge en Tonnage som i 1907, og dog nægtede Arbejderne paa Værfterne paa Østkysten at høre Tale om Forandring af Arbejds-lønnen, og som Følge heraf opstod der Arbejdsuro-ligheder i de Distrikter, hvad der ikke blot foraarsagede, at Værfterne standsedes, men ogsaa fremkaldte en urolig Følelse i alle de industrielle Grene, og skønt Strejken heldigvis ikke udstrakte sig til Clyden, havde den blotte Frygt for, at den skulde gøre det, den Virkning, at Skibsbyggerierne dér ikke kunde tage mod Bestillinger, som var i Markedel. Da Strejken ophørte, var Tids-punktet til at afslutte Kontrakt og beskæftige Arbej-derne forbi.

Der blev gjort et interessant Forsøg paa Clyden paa at forhindre den stærke Rullen i Passagerskibe. (Se *Dansk Søfartstidende* for 24. November 1908). Forsøget bestod i, at et Gyroskop eller et stort Hjul blev anbragt under Midten af Skibet og drejede sig rundt i horizontal Retning. Paa Prøveturen i meget oprørt Sø viste det sig, at Skibet rullede meget mindre, naar Gyroskopet var i Virksomhed, end naar dette ikke var Tilfældet; f. Eks. blev, naar Gyroskopet løb 1,660 Omdrejninger i Minutet, en Rulningsvinkel paa 32° formindsket til 4°. Gyroskopet paa det omtalte Skib optog en Plads af c. 6 Kvadrat-Fod og vejede 3 Tons. Det blev drevet af en elektrisk Motor paa c. 10 H. K.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Fragten betalbar af Afskiberen efter Ladningens rigtige Levering paa Lossestedet.

I Anledning af en Sag — der er blevet Foreningen forebragt fra en Reder — gaende ud paa, at Fragten for et Parti Jernplader fra Middlesbro til Kjøbenhavn i Konnossementet var stipuleret betalbar af Afskiberne, efter Ladningens rigtige Levering paa Lossestedet, hvilket efter Sigende skal være den almindelige Fremgangsmaade ved denne Slags Ladninger fra Middlesbro, har Foreningen paapeget det risikable i at udstede saadanne Konnossementer, hvorved Rederiet berøves sin lovlige Adgang til at holde sig til Lasten for Fragten. Skulde Afskiberne være eller blive insolvente, vil Rederiet have tabt sin Fragt uden at have nogen Regres til Ladningsmodtagerne, og det er derfor at anbefale, at man altid betinger sig, at Fragten betales paa Lossestedet mod Ladningens rigtige Levering.

Paa Rederens Henvendelse i Sagens Anledning til Befragterne har han modtaget følgende Svar:

«As regards your remarks, the general custom of this trade when special steamers are chartered is to pay freight on notification of the correct delivery of the cargo at destination. If a shipowner wires us that the cargo is discharged correctly then we at once send him a cheque for the freight. If this is not in accordance with your custom then we are willing to consider any other method you may propose should we have the pleasure of chartering another of your vessels».

Det synes heraf at frengaa, at der ikke er noget specielt i Vejen fra Befragternes Side for at gøre Fragten betalbar paa Lossestedet, naar Rederne gør Fordring herpaa.

Vandstanden paa Oporto Bar.

Fra flere Redere har Foreningen modtaget Henvendelse i Anledning af, at deres Skibe, som var befragtet til Oporto, har maattet lægtre i Leixoes, da Havneautoriteterne i Oporto ikke tillader Skibe af større Dybgaende end c. 14 Fod, — efter én Meddelelse ikke over 13/13½ Fod — at passere Barren. Ved denne Lægtring er Skibene bleven paaført en Udgift af 2/6 à 3/ pr. Ton foruden Udgift til Slæbebaad c. £ 15.0.0. Selv om Certepartiet indeholder Klausulen «or so near thereto», og denne Klausul er gentaget i Konnossementet, hvilket efter vore Begreber vilde overføre Pligten til at betale disse Omkostninger paa Modtagerne, er det vel et Spørgsmaal, om dette vil anses for at være tilstrækkeligt i et Land som Portugal, hvor Retsplejen vistnok er mindre tilfredsstillende, og Foreningen vil derfor anbefale Rederne ikke at slutte for denne Havn, uden at det udtrykkeligt er stipuleret i Certepartiet, at

eventuelle Lægtringsomkostninger er for Modtagernes Regning, samt paase, at denne Klausul gentages i Konnossementet.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt nogen Bedring af Betydning nogetsteds, tværtimod ligger flere af de ledende Markeder svagere, og i det hele taget er Situationen utilfredsstillende. Forretningsgangen er overalt slæbende og treven i hvert Fald hvad hjemgaaende Beskæftigelse angaar, og Kulfragterne er i det væsentlige heller ikke nogen Ros værd, da Tilbagerejser i Ballast kun i faa heldige Tilfælde kan bære sig. Til La Plata er Kulfragterne noget højere, men det har saa lidt at betyde, naar Returfragterne tages med i Betragtning, thi disse er igen faldet yderligere, og La Plata Markedets Tilstand for denne og næste Maanedes Lastning er særdeles ynkelig. Omkring i vore hjemlige Farvande er der megen Is, som lægger mange Hindringer i Vejen for Dampene og foraarsager mange Ophold, men til Trods for disse Forhold er der dog kun indtraadt en ringe Bedring, saavel i Kulfragterne som i Raterne fra Østersøhavnene.

Det østlige Marked er delvis lavere. Risfragter udbydes meget sparsomt nu, og efter at 21/ O. C. pr. Marts for et Par Uger siden betales fra Birma, kan der nu ikke faas mere end 18/ à 18/6. I andre Retninger er der næsten ingen Forandringer. Bombay har fragtet til 12/6 O. C. Netto pr. Maj og Kurrachee til 13/6 pr. April, 14/ pr. Juni/Juli. For Erts fra Bombay betales 17/6 til Filadelfia eller Baltimore og for Palme-kærner fra Madras Kysten 20/6 Netto pr. primo April til Marseille.

Sortehavet er meget stille, men Raterne er nærmest en Kende bedre. Novorossisk har sidst betalt 6/ à 6/3 Rotterdam, 6/6 à 6/7½ til Emden eller Weseren, medens Nikolajeff sluttede til 7/ Dødvægt til Hamburg eller Weseren. Fra Kustendje betales 6/4½ N. C. 6/10½ Hamburg. Fra Azoff begynder Befragterne saa smaat at røre paa sig, og pr. April betales 7/10½ «any», 8/4½ Hamburg, 9/ Danmark, een Havn, 9/3 to, 9/6 tre Lossehavne.

Middelhavet frembyder ikke meget af Interesse, og mange Dampere foretrækker stadig at gaa tilbage til England i Ballast grundet paa de daarlige Returfragter. Ertsfragterne giver alle Underskud og holder sig paa samme lave Niveau som før. Paa andre Laster er det gennemgaaende ogsaa umuligt at tjene til Dækning af Udgifterne. Fra Cadiz er sluttet nogle Saltlaster til 5/ à 5/6 St. John (pr. April/Maj), og en enkelt Baad fik 10/ til Rosario. Ertsfragterne fra Bilbao paa Basis af 4/1½ til Glasgow eller Middlesbro, 4/4½ Rotterdam.

Nordamerika tager kun faa Baade. Der fragtedes næsten kun fra Golfen, og paa Netto Charter betales 8/6 til U. K. eller Kontinentet, 9/6 Danmark, Basis een Lossehavn. For Tømmer betales fra Golfhavne 73/9 til Greenock og Barry, 75/ til Liverpool og Manchester 102/6 Rosario. For Dampere i Maanedesfragt er Raterne lave; fra 3/ Dødvægt og helt ned til 2/7½ akcepteredes for enkelte Rejser, Levering i U. S. Tilbagelevering i Evropa.

La Plata Markedet er faldet fuldstændig sammen. Der er næsten ingen Begær efter Tonnage, og prompte Dampere, som endnu er ubefragtede, vil blive ramt meget føleligt af de miserable Tilstande, der hersker for Øjeblikket, særlig da de fleste af de Dampere, som nu bliver disponible, har meget lave Rater ud med Kul. Der er sidst bleven sluttet til 10/9 à 12/6 O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet

÷ 6 d. for direkte Havn, pr. Marts, 9/6 fra La Plata, 11/ à 11/6 fra Bahia Blanca, 10/ fra Buenos Aires.

Østersømarkedet har ikke meget at byde paa, og Raterne holder sig gennemgaaende lavt. Fra Libau kan faas 8³/₄ à 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ Rouen, Rmk. 32/33 pr. Favn à 343 Kbf. Kortprops til Emden, 34/ à 36/ til Kulhavn paa Englands Østkyst. Fra Windau betales 8¹/₂ d. Havrebasis til Rotterdam, 1/6 Hvedebasis til Manchester (1200 Tons Baade). For Kortprops noteres Frs. 27 til Ghent, 28/29 Calais. Kongsberg noteres fremdeles ikke mere end 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam. Pr. f. o. w. fra Botten er der en Del Laster fremme, men Raterne er gennemgaaende tarvelige, saa Rederne burde ikke saa lang Tid i Forvejen acceptere dem.

Kulfragterne viser en lidt fastere Tendens til Østersøen. Til Las Palmas, Madeira etc. samt til Sydamerika er der en afgjort Opgang at spore, men i andre Retninger er Raterne ikke undergaaet nævneværdige Forandringer. Fra Østkysten har der bl. a. sidst været sluttet til: 4/9 Tyne/Kongsberg (1,900), 4/9 Burntisland/Åhus (1,700), 4/3 Forth/Nykjøbing F. (1,300), 4/ Tyne/Malmø (2,000), 4/4¹/₂ Tyne/Kiel (1,900), 3/7¹/₂ Tyne/Havre (1,700), 3/9 Tyne/Bordeaux (2,200), 4/ Tyne/Bayonne (2,200), 4/1¹/₂ Tyne/Bilbao (1,700), 6/3 Tyne/Karthagena (1,200), 7/ Tyne/Barcelona (2,200), 6/3 Wear/Marseille (4,400), 6/9 Tyne/Genua (3,600), 5/10¹/₂ Tyne/Napel (3,800), 5/6 Tyne/Algier (2,600), 6/9 Blyth/Triest (5,100), 6/3 Tyne/Piræus (4,000), 6/6 Tyne/Aleksandria (4,500), 10/9 Sunderland/River Plate (4,000), 11/6 Grangemouth/Rio de Janeiro (4,400), Blandt Befragtningerne fra Cardiff nævner vi: 5/ Kjøbenhavn (700), 3/9 Havre (3,100), 5/ Lissabon (1,500), 6/1¹/₂ Cadiz (1,500), 7/1¹/₂ Barcelona (2,300), 6/9 à 7/3 Genua eller Savona, 6/6 Port Said (5,500), 6/9 Aleksandria (5,000), 7/9 Aden (6,500), 5/7¹/₂ Las Palmas eller Teneriffe (2,700), 6/ Madeira (2,000), 10/9 Rio de Janeiro (4,800/5,200), 11/ La Plata.

Generalforsamlinger.

Seassurancforeningen »Æro«

afholdt den 23. Februar sin ordinære Generalforsamling i Marstal. Formanden, Navigationelærer H. J. Christensen, bød Velkommen, hvorefter Regnskabsforen. Assurancebestyrer Emil Holm, oplæste det reviderede Regnskab snavel for Hovedforeningen som II Afdeling.

For Hovedforeningens Vedkommende har de samlede Indtægter for 1908 beløbet sig til Kr. 263,971.89, medens de samlede Udgifter har udgjort Kr. 190,481.34. Overskudet er saaledes Kr. 73,490.55.

Reservefondet udgjorde den 1ste Januar 1908 Kr. 443,563.72 og ved Aarets Slutning Kr. 517,054.27.

I Hovedforeningen var den 31. December 1908 forsikret paa Skibo Kr. 3,428,820.00 og paa Aktieret Kr. 120,500.00; ialt Kr. 3,549,320.00.

Interessenterne Andel i Reservefondet androg d. 1ste Januar 1908 12,58 pCt. og ved Aarets Udgang 14,57 pCt.

For II Afdelings Vedkommende har de samlede Indtægter for 1908 beløbet sig til Kr. 51,309.60, medens de samlede Udgifter har udgjort Kr. 35,339.10. Overskudet er saaledes Kr. 15,470.50.

Reservefondet udgjorde den 1ste Januar 1908 Kr. 69,194.48, og ved Aarets Slutning Kr. 84,664.08.

I II Afdeling var den 31. December 1908 forsikret paa Skibe Kr. 556,500.00 og paa Aktieret Kr. 5,000.00; ialt Kr. 561,500.00.

Interessenterne Andel i Reservefondet udgjorde den 1ste Januar 1908 12,37 pCt. og ved Aarets Udgang 15,08 pCt.

Der gaves Decharge for Regnskaberne.

Derefter behandlede en Række Forslag til Ændringer i Foreningens Lov.

Fra d'Hrr. H. Petersen, C. Clausen, J. H. Stegmann og A. Rasmussen forelaa følgende Forslag til en Ændring til Tilføjeisen i Lovens § 1, 1ste Stykke:

»Skibe, der den 13. Februar 1909 er forsikret i Foreningen og tilkommende Dampskibe af samme Alder af Jernmateriale kan, uanset deres Størrelse og Art, fuldt eller forholdsvis forsikres i denne, naar mindst ¹/₃ af Skibet ejes af Personer, bosiddende paa Æro, den be-

styrende Roder ligeledes er bosiddende paa Æro, og han indestaar og sørger for, at de fremmede Medreders Forpligtelser overfor Foreningen punktlig opfyldes.

For Skibe, der forsikres efter 13. Februar 1909, gælder følgende:

Sejlskibe og Dampskibe af Jernmateriale eller Egetræ (i H. t. § 2), maa ved Indmeldelsen ikke være mere end 10 Aar gamle, og lignende Skibe af Fyrretræ nybyggede. Størrelsen for Sejlskibe af Jernmateriale indtil 450 Brutto Reg.-Tons og af Træmateriale 350 Brutto Reg.-Tons.

Forslaget vedtoges efter nogen Diskussion.

Efter Forslag fra Bestyrelsen i Følge Oplysninger fra d'Hrr. C. Dreijøe og P. H. Sværre, Æroskjøbing m. fl. vedtoges det at henregne Vaag paa Sydero til 1ste Klasses Havu, hvorimod Vestmano fremtidig henregnes til II. Klasses Havn. Det paagældende Stykke under II Klasses Pladser i Lovens § 5 bliver derefter saalydende:

»Vestmanø paa Sydysten for Skibe med ikke over 11 Fods Dybgaende og ikke over niti Fods Længde.«

I Lovens § 5 vedtoges det at tilføje følgende.

»I det egentlige Atlanterhav og Nord for 12^o N. Br. i det karaimiske Hav og den mexikanske Havbugt.«

Samme Paragrafs 3die Stykke udgaar og erstattes med følgende to Stykker.

»Skibe, der besejler Afrikas Vestkyst fra og med La Raeha til og med Kap Juby, og hvis Ankomst hertil eller Afgang herfra (eller begge) falder i Tiden fra og med 1ste Oktober til og med 31. Marts u. A., betaler 1 pCt. for den første Plads med Tillæg af ¹/₄ pCt. af Forsikringssummen for hver Plads, der anløbes, dog undtages Mogador i Marokko, hvor der betales 1¹/₂ pCt. om Vinteren og om Sommeren ¹/₂ pCt. af Forsikringssummen.«

»Skibe, der besejler Afrikas Vestkyst fra Kap Juby til Kap Palmas betaler hele Aaret 1 pCt. af Forsikringssummen for hver Plads der anløbes.«

I § 5, Side 15, øverste Stykke tilføjes:

»For Skibe, bestemt til Rio Grande do Sul, er Ekstrapræmien ferdalfden til Betaling, naar disse har været indenfor en Afstand af 10 Sm. fra Barren, uanset om denne passerer eller ej.«

I § 26, Side 28, øverste Stykke, hvor der to Gauge er nævnt 8 Dage, vedtoges det at forandre dette til 4 Dage.

Endelig vedtoges det, at de paa de forskellige Generalforsamlinger vedtagne Tilføjelser og Ændringer til Lovene træder i Kraft straks for saa vidt ikke særlige Forhold er til Hinder derfor.

De efter Tur fratredende Bestyrelsesmedlemmer F. Hansen og C. K. Hansen vilde ikke modtage Genvalg. I Stedet for valgtes Skibsrederne C. W. Clausen og N. E. Schmidt. Til Suppleant valgtes Skibsbygmester J. O. Christensen.

Til Revisor genvalgte J. C. Carlsen.

Formanden henstillede til Generalforsamlingen, at denno bemyndigede Bestyrelsen til at indmelde »Soassurancforeningen »Æro« i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Det vilde være praktisk for Foreningen at være repræsenteret i Fællesrepræsentationen, idet denno i de fleste Tilfælde i Frontiden, i Følge Udtalelser derom fra Ministeren for Handel og Søfart, vil blive taget med paa Raad i Søfartsspørgsmaal.

Marstal Skipperforening anmodede om pekuniær Støtte til ogsaa at indmelde denne Forening i »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«.

Det vedtoges at bemyndige Bestyrelsen til at lade »Soassurancforeningen »Æro« indmelde i Fællesrepræsentationen samt yde Skipperforeningen den fornødne Støtte, saa at denne Forening ogsaa kunde blive indmeldt. At Foreningerne blev indmeldt var af stor Betydning netop nu, da saa vigtige Spørgsmaal som f. Eks. Masnedundsbroen, Lastelinien og Navigationsskole-Sagen var fremme.

Endelig oplæste Formanden en Adresse angaaende Masnedundsbroen, som er tilstillet de paagældende Autoriteter.

(»Æro Avis«.)

Sømandsforeningen

afholdt Lordag d. 6. Marts sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Kaptajn i Flaaden J. H. Schultz, åbnede Generalforsamlingen og gennemgik Regnskaberne for Aaret 1908, efter at fhv. Retsformand N. A. Madvig havde overtaget Hvervet som Dirigent.

Formanden bemærkede først, at Regnskaberne for første Gang var affattet under en ny Form efter en af Kaptajn i Flaaden Henri Konow, Assuranceinspektør Carl Will og Skibsreder Ths. Sonne samt Sekretær Aage Giødeseu udarbejdet Plan. Alle Regnskaber affattes i samme Form som rene Kasseregnskaber og med Formueopgørelser. Regnskaberne underskrives af hele Bestyrelsen. Obligationerne opføres med deres paalydende Værdi, ikke som for med deres reelle Værdi, der er vekslede, men som man dog kommer meget nær ved Fradrag af 3¹/₂ pCt. fra den paalydende Værdi. I hver Formueopgørelse er Legaterne opført for sig.

Overordentlige Medlemmers Kasse havde en samlet Indtægt af Kr. 10,893.30, hvoraf Kr. 4764.85 var Kassebeholdning fra Aaret 1907. Kongen havde ydet Kr. 200, Prins Valdemar Kr. 60 og Kong Haakon Kr. 100 i Bidrag. Do overordentlige Medlemmers Bidrag havde udgjort Kr. 1218, hvoraf Kr. 992 i Kjøbenhavn, Kr. 226 i Provinserne. Reuter af Obligationer, Legater

samt Sparekasserenter udgjorde Kr. 3550.45, og der var udtrukket en Østifternes Kreditforenings Obligation paa Kr. 1000.

Der var udbetalt Kr. 2150.50 i Legater, Kr. 1000 til Sømændenes Kasse, Kr. 48 i Pension til et fhv. Kontorbud, Kr. 100 i Bidrag til »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«, udløst af Byggefondens Kr. 1500, købt Kr. 2000 Kjøbenhavns Kreditforenings Obligationer for Kr. 1864.39 samt betalt $\frac{1}{2}$ af Foreningens hele Administration med Kr. 849.39, hvorofter en Kassebeholdning paa Kr. 3381.52 førtes til Indtægt for Aaret 1909.

Overordentlige Medlemmers Kasse ejede d. 31. December 1908 ialt Kr. 91,381.52, og Formnefremgangen i Aarets Løb var c. Kr. 1000.

Sømændenes Kasse havde i Aaret 1908 en samlet Indtægt af Kr. 11,600.38, hvoraf Medlemsbidrag udgjorde Kr. 2252, nemlig Kr. 601 fra Kjøbenhavn, Kr. 1651 fra Provinserne. De fire store Forsikringsselskaber havde givet hver Kr. 200. Der var i Aarets Løb udbetalt i Sygehjælp, Begravelseshjælp, Forlishjælp, Alderdomshjælp og Husløshjælp, saavel i Kjøbenhavn som i Provinserne ialt Kr. 5714.62. Aaret endte med et reelt Overskud paa c. Kr. 1000, og det er første Aar, at Kassen har kunnet staa paa egne Ben. — Kassen ejede den 31. December 1908 ialt Kr. 80,184.15.

Enkekassen havde i 1908 en Indtægt af ialt Kr. 11,551.65, hvoraf Medlemsbidragene udgjorde Kr. 1121, nemlig Kr. 310 i Kjøbenhavn, Kr. 811 i Provinserne. Der udbetaltes i Pensioner ialt Kr. 4240, hvoraf Kr. 1950 i Kjøbenhavn, Kr. 2250 i Provinserne. Aaret har givet et lille Overskud, og Tiden er kommet til at forhøje Enkepensionerne. Enkekassen ejede den 31. December 1908 ialt Kr. 137,127.87.

Byggefondens har i 1908 haft en Indtægt af ialt Kr. 22,602.63, hvoraf Kr. 16,157.50 er indkommet i Husleje. Af Udgifterne har Renter udgjort Kr. 8219.60 og Skatter Kr. 2071.58. Byggefondens har i 1908 modtaget følgende Gaver i Obligationer i Byggefondens: Af Hr. Grosserer H. Fritscho Kr. 1000, Etatsraadinde E. Gamél Kr. 600, Hr. Cand. med. A. Gamél Kr. 400, Hr. Grosserer L. Holmblad Kr. 600 og af Hr. Grosserer M. G. Melchior Kr. 1800, ialt Kr. 4400, og Fru Elisabeth Hvidt har indtil videre gjort sine Obligationer i Byggefondens, Kr. 1800, rentefri.

Foreningens samlede Formue udgør Kr. 310,194, eller Kr. 3600 mere end i Fjor.

Samtlige Regnskaber godkendtes enstemmigt.

Formanden mindedes de i Aarets Løb afdøde Medlemmer og ndtalte en Tak for den Hjælp og Støtte de havde ydet Foreningen. En af Opgaverne for Foreningen havde været at skabe et større og bedre Samarbejde mellem Foreningens Medlemmer i Hovedstaden og i Provinserne. Formanden havde i dette Øjemed holdt Foredrag i Marstal og i Svendborg, hvorved adskillige Misforstaaelser var blevet fjærnet. Af stor Betydning er det ogsaa, at Kaptajn Minor Rasmussen fra Marstal, hvor vi har det største Antal Medlemmer, siden forrige Aar sidder i Bestyrelsen, og vi haaber, at det gode Samarbejde maa fortsættes.

Den næste Opgave var at skaffe Foreningen ny Tilgang af saavel almindelige som overordentlige Medlemmer. En af de væsentligste Aarsager til, at den almindelige Somand ikke i større Udstrækning benytter de store Fordele, som Foreningen byder sine Medlemmer, og melder sig ind i den, er hans Ukendskab med Foreningen. Bestyrelsen har derfor udsendt Opraab og ladet opslaa Plakater med Oplysninger om Foreningen og Opfordring til at træde ind i den. Et saadant Opraab bliver nu, med Regeringens Tilladelse, lagt ind i enhver Søfartsbog. Ligegyldende Plakater slaas op paa en Mængde Steder, hvor Somænd plejer at komme. For at faa Tilgang af overordentlige Medlemmer, har vi henvendt os til Folk, der er særligt interesseret i Søfart. Vi maa se at faa friske Kræfter ind i Foreningen og dennes Bestyrelse. Resultatet af vore Bestræbelser har været, at Foreningen allerede har haft større Tilgang end Afgang af overordentlige Medlemmer, noget, der ikke har fundet Sted i de sidste 12 Aar. Tilgangen af Søfolk haaber vi skal komme senere.

Foreningens Kontor er flyttet fra Vildersgade til Baadsmændsstræde, men i samme Ejendom, hvorved man har faaet et saa stort Kontor, at Bestyrelsesmoderne kan holdes der.

Byggefondens har lagt størst Beslag paa Bestyrelsens Kræfter. Bygningen i Vildersgade kunde ikke i Længden svare sig, og vi tog derfor Tanken op om at omdanne Somandshjemmet til Bolig for Enker. Det staar allerede i Foreningens første Love nævnt som en af Opgaverne at tilvejebringe en saadan Bolig. Alle de andre Opgaver har vi opfyldt, kun Boliger for Enkerne har vi endnu ikke faaet. Vi er nu kommet et godt Skridt fremad og skylder særlig vor Tak derfor til dem, der har skænket Byggefondens betydelige Gaver. Vi agter at henvende os til Offentligheden med Opraab om Hjælp til at skaffe Boliger til trængende Somandsenker. Resultatet heraf kan først opgøres ved næste Aars Regnskab.

Sluttelig genvalgtes Henri Konow og Ths. Sonno til Medlemmer af Bestyrelsen ligesom ogsaa Revisorerne genvalgtes.

Sønderho Enkekasse

afholdt 6. Marts ordinær Generalforsamling. Formanden, Skibsreder S. A. Fischer, oplæste Regnskabet, for hvilket der blev givet Decharge. Aarsregnskabet balancerede med Kr. 12,869.58.

Af Indtægterne anfører vi: Medlemskontingent af 154 Medlemmer Kr. 2,271.25, Bazar Kr. 593 og Gaver Kr. 135.92. Til Under-

støttelser til 48 Enker er udbetalt Kr. 4,414.50. Foreningen ejede forrige Aar Kr. 30,609.08 mod i Aar Kr. 30,262.82, altsaa en Tilbagegang paa Kr. 346.26. P. K. P.

Havarier og Forlis.

Ægir, Dpsk. af Goteborg, er paa Rejsen fra Stolpemünde hertil af Isen bleven sat paa Grund paa Sydsiden af Middelgrunden. Svitzers assisterer.

Nyborg, Dampfærge, har faaet Skade paa Skovlene i Isen og reparerer.

Helgonæs, Dpsk., har paa sin Rejse fra Mariager til Odense faaet Maskinskade og er kommen paa Grund paa Hatterøvet. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Kalundborg.

Viking, Dpsk. af Haugesund, er paa Rejsen fra Marseille til Nyborg af Isen sat paa Grund paa Sydsiden af Langeland.

Kurland, Dpsk. af Windau, blev af Isen sat paa Grund paa Holmetungen. Skibet, der var paa Rejsen fra Windau til England, blev bragt flot af Svitzers efter at have kastet c. 200 Tons Olljokager over Bord. Skibet losses i Landskrona.

Zelandia, Dpsk. af Ghent, er paa Rejsen fra Danzig til Rotterdam med Stykgods Ladning grundstødt paa Gjedser Rev.

William Bonly, Dpsk. af Hull, er paa Rejsen fra Hull til Windau med Knl strandet paa Falsterbo Rev. Dpsk. »Flintereuden« og Svitzers »Helsingør« er kommen til Hjælp, men Dampereus Stilling er kritisk. Mandskabet er reddet.

Hongest, Dpsk., har længe siddet fast paa Middelgrundens Nordpynt skruet af Isen, men Svitzers »Hertha« fik den, den 10. ds., halet los og »Bryderen« slæbte den efter megen Besvær ind i Haven assisteret af »Sleipner«.

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, Schnerbert, pass. Brunsbüttel 10./3. for Rotterdam. — Alexandra, Nielsen, afg. Havro 10./3. til Tunis. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 9./3. hertil. — Anglo Dan, Wiencke, dokker i Swinemünde. — A. N. Hanson, Paaske, ank. Windau 1./3. — Antwerpen, Madsen, ank. Reval 6./3. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 28./2. til Boston. — Arno, Strnberg, ank. Reval 5./3. — Anrona, Fischer, afg. Dartmouth 4./3. til Messina. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 4./3. — Beira, Lunge, afg. Newcastle 3./3. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Genua 25./3. — Christian IX, Holm, ank. London 8./3. — Dagmar, Bøgvad, ank. hertil 9./3. — Douro, Søborg, ank. hertil 7./3. — Florida, Andersen, afg. Madeira 6./3. hertil. — Frøderik, Thomsen, ank. hertil 11./3. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, Sørensen, pass. Brunsbüttel 8./3. for Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 11./3. til Kristiania. — Hengest, Munch, ank. hertil 10./3. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 10./3. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 9./3. hertil. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 10./3. til Stettin. — Kasan, Hansen, afg. London 8./3. til Liban. — Kentucky, Andresen, afg. New York 3./3. hertil. — Kiow, Jørgensen, afg. Bordeaux 10./3. til La Rochelle. — Kursk, Gommessen, ank. hertil 6./3. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 9./3. for Liban. — Loire, Cruignon, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Pillan 8./3. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 9./3. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 7./3. til Antwerpen. — Moskov, Jensen, ank. hertil 11./3. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. hertil 5./3. — O. B. Sahr, Frisenette, afg. herfra 6./3. til Swansea. — Omsk, Harder, ank. Windau 6./3. — Oscar II, Hempel, afg. New York 4./3. til Kristianssand. — Pennsylvania, Gotsche, pass. Dannesbædd 9./3. for Boston. — Perm, Christensen, ank. Liban 4./3. — Pregel, Iversen, afg. Dunkerque 9./3. til Havre. — Riberhhus, Bonnelykke, afg. herfra 11./3. til Vestnorge. — Saga, Wiberg, afg. Liban 9./3. til Antwerpen. — Seine, Damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, ank. Baltimore 10./3. — Tiber, Beck, oplagt her. — Tyr, Thanning, afg. herfra 9./3. til Windau. — United States, Wulf, ank. New York 10./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulfport 16./2. til River Plate. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Iviza 1./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Pozzuoli 6./3. til Theodosia. — Wladimir Reitz,

(Fortsættes Side 156).

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

555. Lystønder inddraget. Graaby. Nordsøen. Lystønderne »Jerg« og »Soren Jessens-Sand« er inddraget for Is, og Vintermærkerne udlagt.

556. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V-Kyst. Nordsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden ved Højvande: Paa Havrevien 3,7 m, i Langholm-Løb 2,7 m, i Svanholm-Løb 2,0 m, i Kobber-Løb 3,1 m, i Gaasholm-Løb 2,1 m. Der er sættes for Tiden 2,7 m Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden.

557. Almærkning upaalidelig. De danske Farvande. Almærkningen i de danske Farvande er paa Grund af Isforholdene upaalidelig.

558. Fyrskibe inddraget. Kattegat. Fyrskibene »Schultz's Grund«, »Anhalt-Knob«, »Østire-Flak«, »Læse-Trindel« og »Læse-Rende« er inddraget for Is.

559. Lystønder inddraget. Kattegat. Lystønderne »Tangen«, »Mosel-Grund«, »Lille-Grund N«, »Hatter-Barne«, »Sejro-NV.« og »Revsnes« er inddraget. Samtlige Lystønder inden for Skagen er indraget.

560. Klokketønde inddraget. Frederikshavn. Kattegat. Klokketønden uden for Frederikshavn er ombyttet med Vintersømarket.

561. Lystønde inddraget. Store Bælt. Lystønden »Halskov-Rev« er inddraget.

562. Fyrskibe inddraget. Østersøen. Fyrskibene »Gjelder-Rev« og »Gjelder-Havn« er inddraget for Is.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

563. Fyrskibet »Svinbåden« inddraget. Sundet. Sverig. I Følge Telegram fra Lødskaftajnen i Malmø har Fyrskibet »Svinbåden« forladt Stationen for Is.

564. Fyrskibet »Falsterbøref« inddraget. Sundet. I Følge Telegram fra Lødskaftajnen i Malmø er Fyrskibet »Falsterbøref« inddraget for Is.

565. Fyrskibet »Trølleborgredd« inddraget. I Følge Telegram fra Lødskaftajnen i Malmø har Fyrskibet »Trølleborgredd« forladt Stationen for Is.

566. Forstaaende Forandring af Lystønder. Kalmarsund. Følgende Lystønder i Kalmarsund forandres, naar de atter udlægges, sæledes: Lystønderne ved

*) 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.

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

591. Søjlanvisning. South Pass. Mississippi River. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fra »South Pass« Fyrskib Nr. 43 skal man holde South Pass bagste Ledefyr godt aabent Ø. for South Pass East Jetty Fyr, indtil man er ½ Kbl fra dette, da man har South Pass West Jetty Fyr i N. 62½° V. Man styrer da denne Kurs paa West Jetty Fyr, til Ledefyrene kommer overet, da man styrer ind i Løbet; denne Kurs bringer tæt til South Pass East Jetty Fyr. Dybtgaaende Skibe bør ikke forsøge at staa ind uden Lods.

592. Fyr tændt. Piedras Cay. Gardenas Bay. Cuba N-Kyst. Piedras Cay hvide Blinkfy er nu tændt. Synsviddens: 14½ Sm. (So »Efterretninger for Søfarende« Nr. 379. Kjøbenhavn 1909).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

593. Vrag. Livorno. Italien. Dampskibet »Ostris« er sunket tæt ved Mecico Molens Hoved i Livorno Havn. Vraget er afmærket med en hvid og to røde Lanerter.

594. Oplysning. Messina Stræde. I Følge de sidste Undersøgelser er Dybderne i Messina Stræde langs Kysterne og i Havene ikke undergaaet kendelige Forandringer ved Jordskælv den 28. December 1908, saa at Strødet, hvad Skibsfarfen angaar, er ganske uforandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 487. Kjøbenhavn 1909).

595. Dybde aflaget. Skopea Bay, Lille-Asien S-Kyst. Paa 31 m. Grunden i Skopea Bay er fundet 18 m Dybde, Klippe og Sand, 2 Sm N. 88° V. fra den største Stavro Island S-Pynt og i N. 1° V. fra Jero Island V-Ende. 36° 41' N. Br. 28° 56' Ø. Lgd. Inden for 36 m er Banken c. 1½ Kbl i Udstrækning.

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

596. Baaker opført. Wingate Reefs. Port Sudan. Røde Hav V-Kyst. Paa Wingate Reef er opført paa Ø-Enden en Baake, bestaaende af en Jernpæl med brunt Bur, paa 19° 38' N. Br. 37° 19' Ø. Lgd., og paa S-Enden af Revet, rimeligvis paa den enligst liggende Del af Revet, en Baake, bestaaende af en Jernpæl med brun Diamant. 19° 37' N. Br. 37° 16' Ø. Lgd.

597. Grund fundet. Formosa Bay. Afrika Ø-Kyst. I den Ø-lige Del af Formosa Bay ligger en Koralklippe med 4,5 m Vand, 7½ Kbl S. 44° V. fra Mwamba Zwoyva S-lige Klippe, som falder 2,7 m tør, og i S. 29° Ø. fra samme Revs SV-ligste Klippe, som ogsaa falder 2,7 m tør. 2° 39' S. Br. 40° 35' Ø. Lgd.

598. Baake opført. Kilifi River. Afrika Ø-Kyst. En hvid, kegleformet Baake med sort Kegel med Spidsen nedad er opført paa Toppen af Quoin (Mbogolo) Høj, som bagste Ledemærke i Takaungu Pass. 3° 41' S. Br. 39' Ø. Lgd. Toldbygningen og Flagstangen paa N-Siden af Indløbet til Kilifi River findes ikke.

599. Fyr tændt. Roches des Baleines. Ile Saint-Marie. Madagascar Ø-Kyst. Et fast Fyr er tændt paa Øen Tour des Baleiniers. Det viser hvidt Lys fra N. 25° Ø. gennem N. og V. til S. 25° V., grønt Lys fra N. 25° Ø. gennem Ø. til S. 65° Ø. 17° 0' S. Br. 49° 54' Ø. Lgd. Søgende Ankerpladsen i S. 45° Ø., med Fyret paa Øen Madame overet med Lystønden paa 6 m Grunden, skal man ankre, naar man kommer ind i det grønne Lys, og har da 21 m Vand c. 2 Kbl fra Lystønden.

Ø-Kanten af Rendens N.-Ende og ved Rendens Ø-Kant S. for Prestør ved Skausgrunden, der hidtil har vist rodt, fast Lys, skal vise rodt Ek-Blink hver 2 Sek. Lystonden ved Trudegrundsgrund, der hidtil har vist hvidt, fast Lys, skal vise hvidt To-Blink hver 6 Sek.

567. Fyr tændt. Røko. Landsort—Stockholm. Paa Røko, 3/2 Sm NØ. for Måsknuf, er tændt et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sek. Det lysør fra S. 10° V. gennem V. og N. til N. 69° Ø. Flammens Højde: 7 m. Der er ikke Vagt ved Fyret. Hvidt Fyrhus. 58° 54' 30" N. Br. 18° 5' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1525. Kjøbenhavn 1908).

568. Forandring af Taagesignal. Hela. Tyskland. Den 1. April 1909 forandres Taagesignalet ved Hela Fyr. Det skal da gives med To-Skud hver 4 Minutter; dog gives kun et Skud, dersom det ene Skud forsager. 54° 36' 6" N. Br. 18° 49' 4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

569. Afmærkning upatidlig. Fehmarn. I Fener-Bjelt og Fehmarnsund er Almærkningen upatidlig paa Grund af Drivis.

570. Fyrskibet »Fehmarnhelt« inddraget. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin har Fyrskibet »Fehmarnhelt« forladt Stationen for Is.

571. Fyrskibet »Gabelstaech« atter udlagt. Kieler Bugt. Fyrskibet »Gabelstaech« er atter udlagt paa Station og Fyrskibet »Reserve-Ostsee« inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3038. Kjøbenhavn 1908).

572. Forandring af Fyr. Holnis og Rinkenæs. Flensborg Fjord. Midt i Marts 1909 forandres Holnis og Rinkenæs Fyr saaledes:

Holnis Fyr faar en rød Vinkel fra N. 23° Ø. til N. 29½° Ø. 54° 51' 49" N. Br. 9° 34' 38" Ø. Lgd.

Rinkenæs hvide Fyr faar en grøn Vinkel fra S. 48° Ø. gennem S. til e. S. 4° V. 53° 58' 30" N. Br. 9° 34' 51" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125 og 157).

573. Fyrskibet »Kalkgrund« inddraget. Flensborg Fjord. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Kalkgrund« inddraget for Is, og en sort Spidsstønde udlagt paa Stationen.

574. Tønde flyttes. Breilgrund. Flensborg Fjord. Den hvide Baarkontønde med S.-lig Topbetegnelse ved Breilgrund S.-Kant er flyttet e. 1 Sm S89. hen, til 54° 46' 40" N. Br. 10° 4' 6" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160).

575. Tænding af Lødefyr. Sønderborg. Als. Midt i Marts 1909 rejses to Ledebøker for det S.-lige Havneindløb til Sønderborg og Als Sund. Bagbanen er 15 m høj. Fra Banken skal vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 22, m. Lysvænen: 7 Sm. 54° 54' 31" N. Br. 9° 47' 40" Ø. Lgd. Fra banen er 10 m høj. Fra Banken skal vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8, m. Lysvænen: 5 Sm. 54° 54' 20" N. Br. 9° 47' 33" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2380. Kjøbenhavn 1908).

II. Kattegat og Skagerrak.

576. Lystønde inddraget. Store-Middalsgrund. Kattegat. I Følge Telegram fra Lødskaapløjen i Göteborg er Lystonden ved Store-Middalsgrund inddraget.

577. Lystønde inddraget. Allsborgsfjorden. Gøteborg. Sverige. I Følge Meddelelse fra det danske Konsulat i Göteborg er den mellemste af de tre Lystønder i Allsborgsfjorden inddraget for Is.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

578. Grund fundet. Kragerø. Vaagofjorden. Norge. I Vaagofjorden, mellem Vaago og Breisanden skal ligge en Grund e. 1 Kbl VNV. fra 0,2 m Baaen, som er bemærket med en Støge.

579. Tønder Bølgelønde. Steingrund og Loreley Bank. Helgoland Ø. Tyskland. Den hvide Lystønde Steingrund S. ligger i 15 m Vand. 54° 13' 44"

N. Br. 8° 3' 2" Ø. Lgd. Den hvide Spiritønde, mærket Steingr. N. ligger i 16 m Vand. 54° 14' 52" N. Br. 8° 3' 20" Ø. Lgd. Den hvide Baarkontønde »Loreley Bank S.« ligger i 12 m Vand. 54° 11' 20" N. Br. 7° 59' 53" Ø. Lgd. Den hvide Merketønde ligger ½ Kbl NV. for Baarkontønden. (Kort Nr. 119 og 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2997, 1908 og 513. Kjøbenhavn 1909).

580. Fyrskibet »Elbe III« atter udlagt. Elben. Det trennstøde Fyrskib »Elbe III« er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 409. Kjøbenhavn 1909).

581. Forandring af Fyr. Moorbjerg og Grosse Katwik. Süderdelle. Elben. Om kort Tid ombyttes hvert af de to hvide, faste Fyr paa Landingsbroerne ved Moorbjerg og Grosse Katwik med to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Synsviddens: 2 Sm. Fyrene er skærmet mod Land. Moorbjerg Fyr: Flammens Højde: 5,4 m og 6,2 m. 53° 29' 8" N. Br. 9° 57' 43" Ø. Lgd. Grosse Katwik Fyr: Flammens Højde: 6,2 m og 5,4 m. 53° 30' 14" N. Br. 9° 56' 54" Ø. Lgd.

582. Fyr midlertidig slukket. Søngwarder Balle. Jade. Fyret paa Søngwarder Balle skal forstærkes. Det slukkes derfor i Marts 1909.

583. Fortønde flytter. Sheerness Harbour. Medway. England. Fortønde Nr. 8 i Sheerness Harbour er flyttet og ligger nu 5 Kbl S. 3° Ø. fra Cockleshiel Baake. 51° 25' 2" N. Br. 0° 43' Ø. Lgd.

584. Lystøndes Karakter. Hull Road. Rummer. Lystønde Nr. 11 (Lower West Middle), som til Forsøg er udlagt paa Hull Road, viser hvidt Ek-Blink hver 3 Sek. 53° 44' 2" N. Br. 0° 18' 2" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 415. Kjøbenhavn 1908).

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

585. Taagesignal ophørt. Fishguard Bay. England V.-Kyst. I Fishguard Bay gives Intet Taagesignal med Kundtsignal.

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

586. Tønder udlagt. Pollock Rip Slue. Nantucket Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Pollock Rip Slue Lystønde Nr. 2 C og Stone Horse Shoal North Lind Lystønde Nr. 5 A er udlagt Spiritønder som Mærketønder.

587. Vrag bemærket. New London Harbor. Long Island Sound. Connecticut. Lægteren »Carlos French« er sunket i Indløbet til New London Harbor. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rodt Lys med Formørkelser. Lys 10 Sek. Mærke 10 Sek., er i 8, m Vand udlagt tæt S. for Vraget. fra New London Harbor Fyr i S. 1° Ø. og fra Black Ledge Baake i S. 66½° V.

588. Klokketønde udlagt. Aunt Phebe Bank. New Rochelle Harbor. New-York. Ved Aunt Phebe Rock er udlagt en rød Klokketønde paa Spiritødens Plads. Spiritønden ligger nu som Mærketønde for Klokketønden. 40° 53' 8" N. Br. 73° 46' 32" V. Lgd.

589. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« atter udlagt. North Carolina. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« Nr. 80 er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 539. Kjøbenhavn 1909).

590. Tønder udlagt permanent. Main Channel. Charleston Harbor. South Carolina. I Main Channel ligger Seventh South Side Stumpønde Nr. 9½ og Eighth South Side Stumpønde Nr. 11 nu permanent ude. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 540. Kjøbenhavn 1909).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

600. Tønder findes ikke. Indramajoe Red. Java N.-Kyst. Den hvide Spids-tønde med hvid Ballon og den sorte Stumpønde med afkortet Kegle paa Indramajoe Red findes ikke.

601. Oplysning om Rev. Samatra V.-Kyst. Følgende Meddelelser om Rev ved Sumatra V.-Kyst gives af Opmaalingskibet: Makassar Rif. Ø. for Pinie, findes ikke. 0° 9' 10" N. Br. 99° 0' 20" Ø. Lgd. Drakesrif findes ikke. 0° 27' 0" S. Br. 99° 19' 30" Ø. Lgd.

Af Revene, som er omhandlet i »Eft. f. Sof.« Nr. 1/57 1909, er det V.-lige 400 m langt i Ø., og V., 300 m bredt med 2,5 m Vand og ligger i 83 m Vand, det Ø.-lige er 600 m langt i NV. og SØ., 400 m bredt med 4,7 m Vand og ligger i 81 m Vand.

Et Rev 1000 m langt i N. og S., 800 m bredt med 4, m Vand i 81 m Vand. 0° 27' 20" S. Br. 99° 29' 0" Ø. Lgd.

Et Rev, c. 350 m i Udstrækning med 10,5 m Vand i 75 m Vand. 0° 26' 10" S. Br. 99° 28' 40" Ø. Lgd.

Oost Pyladesrif bestaar af to Rev, det N.-lige 700 m langt i NØ. og SV. og 450 m bredt, med 7,5 m Vand, 0° 24' 40" S. Br. 99° 25' 10" Ø. Lgd., det S.-lige c. 450 m i Udstrækning ligger 550 m S. for det første, og der er under 2,5 m Vand paa det. Der staar altid Brænding eller Rulning over det.

West Pladesrif bestaar af tre Rev, det S.-lige er 500 m langt i Ø., og V. med 6 m Vand, 0° 24' 0" S. Br. 99° 21' 10" Ø. Lgd., det midterste, hvorpaa det altid bryder, ligger 900 m N. for det første, er 500 m i Udstrækning med 2,5 m Vand, det N.-lige er 1000 m langt i NØ. og SV. og 300 m bredt med 2,5 m Vand og ligger 2500 m NV. for det første. Mellem Revene er der 75 à 95 m Vand.

Drakesrif, 1000 m langt i NV. og SØ. og 700 m bredt, ligger i 75 m Vand, paa 0° 21' 55" S. Br. 99° 14' 50" Ø. Lgd. Paa Revet er der c. 1 m Vand, og der staar altid svær Brænding over det.

Et Rev, 500 m langt i Ø. og V., 250 m bredt med 9,5 m Vand, i 75 m Vand. 0° 19' 30" S. Br. 99° 12' 45" Ø. Lgd.

Et Rev, 300 m langt i N. og S., 150 m bredt med 15 m Vand, i 66 m Vand. 0° 14' 35" S. Br. 99° 16' 15" Ø. Lgd.

Fatoolool Mobarakrif, 900 m langt i N. og S., 500 m bredt med 3,5 m Vand, i 75 m Vand. 0° 19' 40" S. Br. 99° 8' 25" Ø. Lgd.

To Rev, det N.-lige 600 m i Udstrækning med 4,7 m Vand. 0° 18' 45" S. Br. 99° 6' 45" Ø. Lgd., og det S.-lige 800 m SØ. fra det første, med en Udstrækning af 300 m og 8 m Vand. Mellem Revene er der 80 m Vand.

Et Rev, 400 m langt i N. og S., og 100 m bredt med 7,5 m Vand, i 79 m Vand. 0° 9' 55" S. Br. 99° 0' 35" Ø. Lgd.

De Rev. hvorpaa der ikke er anført at staa Brænding, ses kun under meget gunstige Forhold. 180 m Grensen løber i à 3 Sm S. om disse Rev.

Et Rev, 500 m langt i NØ. og SV. og 300 m bredt med 8,5 m Vand, ligger N. for den V.-lige Del af Pinie, 13,5 Sm N. for Hoek Rapa Rapa. 0° 24' 20" N. Br. 98° 33' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 57. Kjøbenhavn 1909)

602. Lystønder udlagt. Banka N.- og NØ.-Kyst. Stumpønderne V. for Pen-jocsoe, ved Revet NNØ. for Munden af Koeba Rivier og SV. for Grunden Ø. for Karang Merah er nu ombyttet med Lystønder, og en Lystønde er udlagt ved Ø.-kant af Fokkerif. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 275. Kjøbenhavn 1909).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.

Norge:

N Specialkort over Tjelsundet fra Balsudstrømmen til Græslolmen.

1: 50.000. (Medfølger gratis som Bilag til Generalkart B 9, Trane

—Gisund).

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Marts 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		77 1/4	78 1/4
Danmark		—	—
Norden		78 3/4	74 1/2
Kjøbenhavn		27 5/8	29
Carl		65	67
Dannebrog		64 1/2	65
Skjold		42	50
Urania		10	15
Union		29 1/4	31
Dampsk. af 1896	65	64 5/8	66
Hejmdal		—	—
Østasiatiske	133 1/2	133	133 1/4
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm		66	72
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		55	70
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		37 3/4	38 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.	97 1/2	97 1/2	98 1/2
5 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		95	97
3 1/2 % uops. Stats.		85 1/4	85 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.		88	90
3 1/2 % Kbhvns. Kreditf.		93 1/2	93 1/4
4 % — — — 2. Serie.		95 1/2	97
4 % — — — 1.		88	89
3 1/2 % Østift. Kreditf.		92 1/4	92 1/2
4 % — — — 7.		91 1/2	93 1/2
3 1/2 % Landkreditk.		91 1/2	93 1/2
4 % Østift. Kreditf.		98 1/4	98 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		154 3/4	155 1/4
Privatbank	102—101	101 3/4	102
Landmandsbank		134 1/4	135
Handelsbank	135—1/4	135	135 1/4
Grundejerbank	36—1/4	36	36 1/4
Burm. & Wain	64—85	64 3/4	65
Helsingørs Jærnsk.		93	94 3/4
Sukkerfabr.	244	243 3/4	244
Bryggeri Aktier		140	140 1/4

Vækselkurs d. 9. Marts 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.24	18.21
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.60	—
Wien	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Marts 1909.

Russiske Noter	215.60
4 % Russiske Consols.	84.70
3 3/4 % — Boden Kredit.	76.10
5 % Mexikanske 1899	101.40
5 % Rumænske Stats	101.25
4 % — — 1890	92.80

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

„Foren. Dampsk.“ 96,000, „Norden“ 28,000, „Dannebrog“ 2,000, „Union“ 2,000, „Dansk-russisk“ 158,000, „Østasiatisk“ 237,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Tyskland:
R 56 a Nordsee, Deutsche Küste. Mündungen der Jade und Weser, Stüllicher
Tell. I: 50,000. 3.10 M.

Japan:

R 363 Liau Tung Peninsula and Approaches. Decb. 1908.
R 141 Kuru Shima Kaikyo to Yori Shima. Decb. 1908.
R 125 Ujina Ko. Decb. 1908.
R 61 Yokohama to Uraga. Decb. 1908.
R 66 Approaches to Yokohama Ko. Decb. 1908.
De tidligere kort med samme Titler er annulleret.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 42.

Fyrskib inddraget. Skagens-Rov. Kattegat.

Fyrskibet Skagens-Rov er inddraget for Is.

Marineminiisteriets Admiralitetets-Departement, den 10. Marts 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 43.

Fyrskib gennudlagt. Svinhådan. Sundet.

Lodskaptajnen i Malme meddeler, at Fyrskibet Svinhådan atter er

paa Station.

Marineminiisteriets Admiralitetets-Departement, den 10. Marts 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 44.

Fyrskibe gennudlagte. Sundet.

Lodskaptajnen i Malme meddeler, at Fyrskibet „Falsterbooref“ og

Fyrskibene i Flinterenden atter ere paa Station.

Marineminiisteriets Admiralitetets-Departement, den 11. Marts 1909.

Olsen, ank. Rosario 23./2. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Antwerpen 9./3. til Plymouth. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Windau 5./3. til Duinkerque. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Riga 26./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Gulfport 12./2. til Hamburg. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Methil 8./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 2./3.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Altona 7./3. til Königsberg. — Nautik, N. Nielsen, pass. Hanstholm 8./3. til Kjøbenhavn. — Nordsoen, Grau, pass. Gibraltar 8./3. til London. — Nexos, Basse, ank. Tyne 6./3. — Gorda, Thøgersen, ank. Neufahrwasser 8./3. — Fylla, Christensen, afg. Gibraltar 7./3. til Antwerpen. — Cito, Jepsen, ank. Genua 8./3. — Napoli, Brinch, ank. Aalesund 7./3. — Bodil, Uldall, afg. Gibraltar 8./3. til Manchester. — Dagmar, Mathiesen, pass. Dover 6./3. til Friedrichstadt. — Nerma, Schiff, ank. Granton 8./3. — Alfa, Sørensen, afg. Boness 6./3. til Esbjerg. — Johanne, Mikkelsen, ank. Esbjerg 9./3. — Laura, Pedersen, afg. Reval 5./3. til London.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Huerva 4./3. til Stettin. — London, Bom, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, afg. Cartagena 2./3. til Stettin. — Bryssel, Kaas, afg. Marseille 5./3. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 4./3. til Rouen. — Wien, Boeck Hansen, afg. Garston 9./3. til Barry. — Roma, v. Thun, ank. Hamburg 5./3.

Det estasiatiske Kompagni. Chumpon, Hansen Raun, afg. Suez 9./3. til Colombo. — Tranquebar, van Deurs, afg. Singapore 7./3. til Hongkong. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 5./3. — Cathay, Kruse, ank. Kobe 8./3. — Bintang, Gabe, ank. London 8./3. — Siam, Cortsen, ank. Bremen 8./3. — Samui, Licht, ank. Kjøbenhavn 8./2. — Aumaba, Juel-Hansen, afg. Barry 24./2. til PortSnid. — Iudion, Berg, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Sibirien, Rambusch, ank. Frederiksstad 10./3. — Cambodia, Knudsen, ank. Cochín 6./3.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. London 7./3. — St. Croix, Jensen, afg. Barbados 6./3. — St. Jau, Ingemann, afg. St. Thomas 2./3. til Havre.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Granton 10./3. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Sevilla 8./3. — Elna, Ratje, afg. West Hartlepool 5./3. — Therese, Pedersen, afg. Oran 5./3. — Jeanne, Löffler, ank. Almeria 8./3. — Daisy, Lagesen, ank. Tyne Dock 8./3.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 11./3. — Flynderborg, Jørgensen, afg. Windau 5./3. til Rotterdam. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Rotterdam 4./3. — Rosenborg, Schultz, ank. Methil 9./3. — Uranienborg, Schmidt, ank. Pillau 25./2.

Dampskibet af 1896. Gnlldborg, Ørbeck, afg. Libau 5./3. til Cardiff. — Klampenborg, Winther, afg. Rotterdam 9./3. til Tyne. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 2./3. — Tuhorg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 7./3. — Dansborg, Kühl, afg. Kjøbenhavn 10./3. til Herrewieck. — Jægersborg, Larsen, ank. Blyth 10./3. — Kallundborg, Nielsen, afg. Libau 8./3. til Cardiff. — Taarnborg, Matzen, ank. Methil 8./3.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Windau 5./3. til Montrose.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Blyth 11./3. til Königsberg.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Windau 9./3. til Rotterdam. — Peter Mærsk, Burgesen, ank. Grangemouth 8./3.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Libau 4./3.

Era. Energi, Svane, ank. Methil Red 9./3.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 6./3. — Helene, Sørensen, afg. Tyne 3./3. — Agnete, Farup, afg. Aarhus 6./3. — Alice, Schultz, afg. Aalborg 9./3.

Svendson & Christensen. Ajax, Brøsen, ank. Kjøbenhavn 10./3. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Cardiff 8./3. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Helsingør 6./3. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Cardiff 9./3.

Alfred Christensen. Urania, Clausen, ank. Kiel 18./2. — Svond, Schmidt, ank. Drammen 7./3. — Nordland, Møller, afg. Libau 6./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ligger i Kjøbenhavns Flydedok. — England, Andersen, ank. Kjøge 2./3.

— Holland, Nielsen, ank. Hull 9./3. — Europa, Hansen, ank. Barry Dock 6./3. — Frankrig, Friis, ank. Methil 8./3. — Belgien, Nielsen, ank. Dunston 8./3.

H. Kirschner. Edison, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Fulton, Jorgensen, ank. Antwerpen 1./3. — Newton, Andersen, afg. Portozuoli 25./2. — Washington, Nielsen, ank. Grangemouth 9./3.

Frø. Austa, ank. Barry 7./3. — Freja, afg. Ghent 10./3. til Stolpmünde. — Vera, ank. Königsberg 8./3.

Dansk Dampskibsselskab. Ove Gjedde, Jans, ank. Swansea 10./3.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 8./3. — Allan, Nielsen, ank. Boness 9./3.

Jylland. Ebba, Thomsen, afg. Novorossisk 10./3. til Randers. — Ingrid, Winther, ank. Ancona 9./3.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Dundee 10./3. — Alexy, Skou, afg. Middlesbro 10./3. til Aarhus. — Dagny, Sørensen, afg. Grangemouth 8./3. til Flensborg. — Mary, Clausen, pass. Hanstholm 7./3. for Cardiff.

Sejlskibe.

Ronne. Laurontine Emilie, Andersen, ank. Kjøbenhavn 1./3. — Veset, Kofoed, ank. Stolpmünde 1./3.

Svendborg. Rota, Rasmussen, ank. Drobak 2./3. — Agnes, Christensen, ank. Lissabon 3./3. — Jason, Hansen, ank. Colchester 4./3. — Marie, Købke, ank. Drobak 4./3. — Lilly, Rasmussen, ank. Newport 6./3. — Emilie, Rasmussen, ank. Porsgrund 9./3. — Danmark, Husfeldt, ank. Weymouth 6./3. — Ignatz Breum, Lund, ank. Boness Red 8./3.

Ærs. Valkyrien, Weber, er ank. t. Rio Grande do Sul. — Hebe, Clausen, ank. Plymouth 7./3. f. O. — Ophelia, Clausen, ank. Middelsbrough 6./3. — Maagen, Mortensen, ank. Goole 9./3.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 12. Marts 1909. — Af Aarsberetning for 1908 fra Generalkonsulatet i Leith. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

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

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditørskringer, til billige tæste Præmier. Agentorer i de Beste Provinsbyer.

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

Dampskibsselskabet „Nauta“.

7 pCt. Udbytte udbetales daglig, Østerbrogade 72, 3, Sal, mellem 10—12, mod Aflevering af Kupons for 1908.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Norden“

afholder sin aarlige, ordinære Generalforsamling den 25. Marts. Kl. 4 Eftm., i Hotel „Phønix“.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed.
2. Regnskabsaflæggelse for Aaret 1908 samt Indstilling om Decharge for det reviderede Regnskab.
3. Valg af 2 Medlemmer af Kontrolkomiteen.
4. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1909.

Adgangskort og Stemmesedler til Generalforsamlingen samt Regnskabsekstrakten for 1908 udleveres mod Forevisning af Aktierne fra den 19. til den 22. Marts d. A. paa Selskabets Kontor, Amaliegade Nr. 43, Stuen, fra Kl. 11—1.

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1909.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Danmark“.

Mandag den 29. Marts d. A. Kl. 3 afholdes den aarlige Generalforsamling paa Hotel Dagmar med følgende Dagsorden:

1. Beretning om Virksomheden i 1908.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1908 og af Status.
3. Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
4. Valg af Kommitteret.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Havnegade 21, fra Manden 15. Marts indtil Lørdag den 27. Marts mellem 10—2 mod Opgivelse af Numrene af de paa Navn noterede Aktier eller Forevisning af Aktier, som lyde paa Ihænderhaver.

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1909.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 23. Marts, Kl. 5 i Hotel „Phønix“, Bredgade 37.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
3. Forslag om at faa Generalforsamlingens Autorisation til event. at afhænde et eller flere af Skibene, hvis Bestyrelsen finder saadant betimeligt, og til at anskaffe ny i Stedet for.
4. Forslag om Nedskrivning af Skibenes bogførte Værdi med en Del af Reservefonden.
5. Valg af Kommitterede og Revisorer.

Kjøbenhavn, den 6. Marts 1909.

Bestyrelsen.

Ejendoms- eller Brugsretten

til de Ingeniør Gustane Quanonne tilhørende danske Patenter Nr. 8315 og 8371 paa „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“ og „Anordninger til Beskyttelse af Skibes Fremdrivningsmidler og andre Apparater paa Skibe med den til Lettelse af Fremdrivningen anvendte Luft“, kan erhverves paa rimelige Vilkaar ved snarlig Henvendelse til

Dansk Patent Kontor A/s

Jærnbangsgade 6, Kjøbenhavn B.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

LANDMANDSBANKEN

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

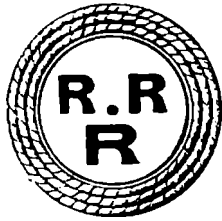
Motoren „Gideon“ er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klasses Skræderi og Hørrekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander 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.

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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

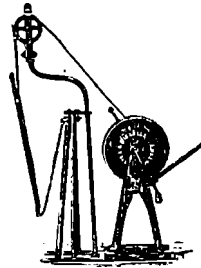
Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.



Wigzell's
Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Forlang kun John Crabbie's
scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincogne“. Telefon 3283.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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

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

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Ferere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4689.

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petillinie 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 16. Marts 1909.

16. 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
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:
Indlæj. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777.

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

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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

Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder - Arbejde
direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigst og bedst.
Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
Løvanger — — — — — 7.00
Dræskoste (bløde, mellemstive, stive) .. 6.00
Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Priser.
HANS PREHN
Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.
Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**
Forretningen grundlagt 1874.
Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

Skibshypothekbanken
Filiat af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Frægtskibe.

Stub & Nielsen
Trælastforretning
Strandboulevarden 8 (ved Frihavnen). Tlf. 4228 & 9828.
Skotplanker, Tømmer, Garnering, Dunage.

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

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

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

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementspris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Fabriks



Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION

til Jærn-, Staal- og Træsksbunde.

Enetorhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

KJØBENHAVN.

Telegr.-Adr.:
Berglarsen.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugsøringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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 Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftspumper 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.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,
anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparatioer.

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 Skibsrekvizitter.

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, Vestertoldgade. Telefon 5552.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Hørreekvipering

Kjøbenhavn.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Ærø.

Samtlige Medlemmer af Sejlskibsafdelingen i „Dansk Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“ boende paa Ærø, indkaldes herved til Møde paa Hotel „Ærø“ i Marstal Lørdag den 20. Marts Em. Kl. 3, for at foretage Valg af 7 Repræsentanter til at udløve 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 13. Marts 1909.

Kredsstyrelsen.

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.

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.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet

„Heimdal“

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons pr. 1908 udbetales Udbyttet for 1908 daglig imellem Kl. 11—1, med 5 % paa Selskabets Kontor, Stockholmsgade 55. Kjøbenhavn, den 15. Marts 1909.

P. B. V.
Martin Carl.

Kjøbenhavn, d. 16. Marts 1909.

Den 23. Februar d. A. afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af en Kollision mellem Damperne »Ella« og »Morsø«, begge tilhørende D. F. D. S., i Kjøge Bugt d. 12. Februar Kl. 9.45 Fm.

Ved Sammenstødet ramte »Ella« Dampskibet »Morsø« paa Styrbords Laaring med Stævnen, saa at denne opreves c. 2 Fod under Ankerklydsene. »Ella« returnerede til Kjøbenhavn for at reparere, medens »Morsø« fortsatte sin Rejse.

Det fremgik af Skibsdagbøgerne, at Vejret var noget taaget. Kaptajnen og 2den Styrmand saavel paa »Morsø« som paa »Ella« havde begge været paa Broen, da Kollisionen skete.

Under Forhøret oplystes det, at »Ella« havde givet to korte Stød i Fløjten, men desuagtet havde holdt sin Kurs, og at der var givet Signaler, inden Skibene havde faaet hinanden i Sigte, i Strid med Søvejsreglerne.

Det blev af Rettens Formand ved Forhørets Slutning betydet »Ellas« Fører, at det er absolut forkert at give Signaler, som man ikke følger.

Bøjelige Metalrørsslanger. Da disse første Gang viste sig i Tekniken, anede man ikke hvilken Brug, der senere skulde blive for dem; det synes jo ganske utroligt, at et Metalrør, sammensat af leddede Spiralbaand, kunde modstaa et saa højt Tryk, saa det kunde anvendes som Damp- og Gasrør. Erfaringen har imidlertid vist, at disse Rør besidder en Styrke, Bøjelighed og Tæthed, som er ganske overraskende, og som gør dem anvendelige i mange Tilfælde, hvor man skulde synes, at Temperatur og Tryk maatte forbyde det, og hvor man tidligere var henvist til faste Rør med talrige mer eller mindre vanskelige Bøjninger eller Krumninger. Da Røret ikke paavirkes af Hede, er det modstandsdygtigt overfor al Indflydelse, der kan skyldes Vejrlig eller klimatiske Forhold, og da det ikke klapper sammen eller fortæres, er dets Levelid betydelig større end Gummi- og Læderslangers, som ogsaa sikkert vil fortrænges af det ny Materiale. Efter de sidste Forbedringer paa dette Omraade kan man fabrikere disse Rør op til 8 Tommers Diameter, og der er paa Grund af deres enorme Styrke en vid Mark for deres fremtidige Anvendelse. Man har saaledes ofte fundet saadanne Rørledninger fuldstændig ubeskadiget, selv efter at svære Vægte har hvilet paa dem og tunge Vægte gaaet over dem. Ligeledes har de været underkastet stærk Hede, f. Eks. som Gaslanger ved Ildebrand, uden at tage Skade, saaledes at man har kunnet bruge dem umiddelbart bagfter.

Som særlig god Kvalitet forarbejdes Rør, der kan modstaa 2,000 Punds Tryk pr. Kvadrattomme.

(Marine Engineer.)

Skoleskibet »Viking«. I Følge den nu til Bestyrelsen for Aktieselskabet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd indløbne Rapport fra Skibets Fører, Kaptajn Andersen, ankom »Viking« den 29. Januar til Port Pirie efter 88 Dages Rejse i Søen.

Sejladsen er gaaet for sig uden mindste Uheld og Skibet har atter paa denne Rejse vist sig som et godt Søskib med rolige Bevægelser; den største Distance, der er udløbet i et enkelt Etmaal, beløber sig til 266 Sm. svarende til en Gennemsnitsfart af godt 11 Knob. I 24 paa hinanden følgende Dage har »Viking« holdt en gennemsnitlig Fart af 8,7 Knob.

Skolen er ført programmæssig igennem, og der er efter Lærernes enstemmige Bedømmelse stor Fremgang

at spore hos Eleverne, som i det hele taget er flinke. Tonen mellem Eleverne er god, og der hersker tilsyneladende godt Kammeratskab. Sundhedstilstanden har været tilfredsstillende.

Ved Ankomsten til Port Pirie fandt Skoleskibet desværre en lokal Strejke blandt Havnearbejderne, og Opholdet vil derfor blive forlænget udover, hvad man havde tænkt sig.

Uheld paa Burmeister & Wains Værft. Ved Udfiringen af en mindre Damper fra Ophalingsbeddingen paa Værftet paa Refshaleøen sprængtes de under Vandet liggende Skinner paa den ene Bedding, saa at Vognen, paa hvilken Skibet hvilede, kom ud af Sporet. Skibet gled ned paa Siden af Vognen og staa fast. Svitzer er blevet tilkaldt for at bringe Skibet flot.

Dampskibsselskabet »Vesterhavet«. Paa en d. 13. ds. i Esbjerg afholdt Generalforsamling vedtog Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Vesterhavet« i Esbjerg at foreslaa Generalforsamlingen at uddele en Dividende for 1908 af 10 pCt. og henlægge Restoverskudet 64,019 Kr.

Som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelser afholder Dampskibsselskaberne Cimbria, Vendila og Fiona Generalforsamling henholdsvis d. 27. og 30. Marts.

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. ¹¹⁵⁷/₁₁₀₀₈ afsagt den 3. Februar 1909. Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni mod Generaltolddirektoratet ved Generaldirektøren for Skattevæsenet Marcus Rubin.

Under nærværende Sag er det in confesso, at Gitanterne. Aktieselskabet »Det Østasiatiske Kompagni«, i Juli 1907 hos et skotsk Skibsbygningsfirma bestilte en ny Staal-Skruedamper, der inden 12 Maaneder skulde leveres paa Clyde efter tilfredsstillende Prover: Købesummen skulde betales i fem Gange dels under Bygningen, dels ved Afleveringen af Skibet, og det skotske Firma skulde som en Del af Betalingen modtage den »Det Østasiatiske Kompagni« tilhørende ældre Damper »St. Domingo« til en vis Pris, som skulde gaa af med en Halvdel i hver af de to Betalinger, der faldt efter Overførelsen af »St. Domingo« til det skotske Firma.

»St. Domingo« afgik herfra til Skotland i Ballast den 17. September 1907 og ankom til Greenock den 22. s. M.: alt Mandskab afmonstredes paa en enkelt Mand nær, som efter Købernes Ønske og mod Betaling af disse blev som

Vagtmand ved Skibet. Denne Mand blev dog i Begyndelsen af December 1907 kaldt tilbage af »Det Østasiatiske Kompagni«, hvorefter »St. Domingo«, der var aftaklet, lød uden Tilsyn af nogen i Forbindelse med »Det Østasiatiske Kompagni« staaende Person. Den første Halvdel af Købesummen for »St. Domingo« gik af paa en i Oktober 1907 betalt Rate af Købesummen for den ny Damp, den anden Halvdel paa en Rate, der betalles i Januar 1908.

Det havde været det skotske Firmas Hensigt at afhænde Skibet, og Firmaet, som ikke selv drev Fragtfart, havde ønsket, at det foreløbig blev staaende i det danske Skibsregister. Da det ikke forinden var afhændet, fik det skotske Firma selv Skode i Marts 1908, og Skibet udslettet af det danske Register. Indtil da havde Skibet, efter hvad der maa gaas ud fra, ligget stille paa Clyde, idet det skotske Firma ligesaalidt havde til Hensigt, som det havde Ret til at lade Skibet sejle under dansk Flag.

Af det nævnte Skib opkrævedes der sædvanlig Konsulatafgift Kr. 695.75 for første Halvaar 1908. Citanterne, der under de foreliggende Omstændigheder ikke mente sig forpligtet til at erlægge den nævnte ved Lov om Konsulatvæsen af 14. April 1893 § 2 paalagte Afgift, betalte under Reservation og har under denne med de Indstævntes Samtykke ved nærværende Ret anlagt Sag paa staaet Generalloddirektøren paa Statskassens Vegne dømt til at tilbagebetale de nævnte Kr. 695.75 med Renter og Sagens Omkostninger. Citanterne hævder, at »St. Domingo« ikke har opfyldt nogen af de to Betingelser, der i et Tilfælde som her, hvor Skibet ikke i Halvaarets Løb har været i dansk Havn, af fornævnte Lovbestemmelse er opstillet for Opkrævning af Konsulatafgiften, at det er et dansk Skib, og at det ved Halvaarets Begyndelse var i udenrigsk Fart.

Indstævnte har paa staaet sig frifunden, idet han blandt andet dels har hævdet, at Skibet vedbliver at være dansk, saalænge indtil Udslettelse i Skibsregistret har fundet Sted, dels at der ved Lovens Betegnelse: »at være i udenrigs Fart« kun kan forstås, at Skibet ved Halvaarets Begyndelse befandt sig i Udlandet, ligegyldigt om Skibet var i Havn eller ikke, at der altsaa kun er tilsigtet at give en Stedbetegnelse.

Selv om der til en vis Grad maa gives Indstævnte Ret i hans Betragtninger — at Skibet ogsaa i Forhold til det offentlige maa betragtes som værende i dansk Eje, indtil Udslettelse i Registret har fundet Sted, og at Ordene »udenrigs Fart« maa antages at omfatte ikke blot Skibe, der i Ordets bogstaveligste Forstand er i Fart det Øjeblik, da Halvaaret tager sin Begyndelse, men at det ogsaa kan omfatte Skibe, der tilfældig i dette Øjeblik befinder sig i en udenlandsk Havn — findes Citanterne i nærværende Tilfælde at have Krav paa Afgiftens Tilbagebetaling. At betragte Lovens ovennævnte Ord som en ren Stedbetegnelse stemmer ikke med naturlig Forstaaelse af Ordene. Det maa, hvor Skibet ligger stille paa et fremmed Sted, i det mindste kræves, at det er Hensigten, eller dog at der er en til en vis Grad nærliggende Mulighed for, at Skibet atter kommer til at gaa i Fragtfart under dansk Flag.

Citanternes Paa stand vil saaledes være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 100 Kr.

Bugserbaad og det bugserede Skib.

Naar et Skib bliver bugseret af en Slæbebaad under almindelige Forhold, anses denne som værende i Skibets Tjeneste og maa adlyde de Ordre, der bliver givet af Skibets Fører eller af den Lods,

som leder Navigeringen om Bord i Skibet. Dette synes at være en simpel Fremsættelse af en meget elementær Kendsgerning, skriver »Shipp. Gaz.«, men hvad der nylig er hædet med Barkskibet »Staut« synes at vise, at det ikke er overflødigt at slaa denne Kendsgerning endnu mere fast. Uagtet Føreren af en Slæbebaad ikke er uden Ansvar, baade for dennes og for det bugserede Skibs Sikkerhed, saa er det dog ikke ham, der leder Navigeringen. Hvis der ikke bliver givet ham bestemte Ordre fra det bugserede Skib, eller hvis der ikke er givet ham udtrykkelige Anvisninger, maa han handle som den ansvarlige Navigator. Han maa imidlertid adlyde de Ordre, der af rette Vedkommende bliver givet ham fra det bugserede Skib eller tage Følgerne, der, som nærværende Tilfælde viser, kan blive af en meget alvorlig Beskaffenhed.

Slæbebaaden »Champion« slæbte Barkskibet »Staut« op ad Themsen i en temmelig tæt Taage, da der i Grenwich Reach noget forude — tilsyneladende i 200 à 300 Fods Afstand — kom en klar Skibslanterne til Syne. Det var Dampskibet »Envermeu«, der lød til Ankers med Stævnen ned ad Strømmen. Barkskibet navigeredes af en Lods, som gav Slæbebaaden Ordren »Læg Røret Bagbord og gaa Nord om«. Føreren af Slæbebaaden svarede tilbage »Det er umuligt at gaa Nord om«, lagde sit Ror Styrbord og kastede Slæbetrossen løs, antagelig fordi han horte Lodsens beordre Barkens Rorsmand at holde til Styrbord. Man kan let forestille sig Følgerne af disse Manøvrer; Slæbebaaden holdt af, saa den kom af Vejen Syd om Damperen, men det gjorde Barken ikke. Som det synes, var den lidt paa Damperens Bagbords Bov, og da den blev halet lidt Syd efter, forsøgte den at følge Slæbebaaden, men kom ikke klar af Damperen, som den ramte med sin Stævn paa den Bagbords Bov og tilføjede baade den og sig selv et svært Havari.

De sædvanlige, eller rettere sagt endnu flere end de sædvanlige, Procedurer blev Følgen. Damperen sagsogte Barken og Slæbebaaden for den Skade, den havde lidt ved Kollisionen. Barken lagde i sit Forsvar Skylden paa Slæbebaaden og paastod, at saavidt den havde haft med Kollisionen at gøre, var det et uundgaeligt Tilfælde, medens Slæbebaaden lagde Skylden paa Barken eller dens Lods. Derefter opstod en anden Sag — en Bjergningssag fra Slæbebaadens Side imod Damperen — og en tredje Sag — ogsaa en Bjergningssag fra Slæbebaadens Side imod Barken, — under hvilken denne anlagde Kontrasag for den Skade, den havde lidt ved Kollisionen.

Ved Rettens Undersøgelse af Kollisionssagen kom Dommeren til det Resultat, at Slæbebaadens Ulydighed overfor Barkens Lods maatte misbilliges, og at det var denne Ulydighed, der forårsagede Kollisionen. Den naturlige Følge heraf blev, at Lodsens var uden Skyld. Barken var skyldig, fordi Slæbebaaden, som var i dens Tjeneste, havde forårsaget Kollisionen, og Slæbebaaden var ansvarlig, fordi dens Fører maatte anses som skyldig.

Saaledes gik Dommen baade Barken og Slæbebaaden imod i Kollisionssagen. Slæbebaadens Bjergningssag imod Damperen glippede selvfølgelig, da en Bjergning ikke kan have Krav paa Bjergeløse ved at hjerpe et Skib ud af en farlig Situation, som er fremkaldt ved dens egen Fejl. Derfor blev denne Sag hævet og Omkostningerne paalagt Slæbebaaden. Dennes Bjergningssag imod Barken fik af samme Grund det samme Resultat, medens Kontra-Sagen imod Slæbebaaden, som rimeligt var, blev vundet. Resultatet af hele Historien blev, at Slæbebaaden blev gjort ansvarlig baade for Barkens og Damperens Skade og for det Beløb, som Barken maatte komme til at betale Damperen, medens den ikke fik Bjergeløse, hverken for det ene eller for det andet af Skibene, men blev dømt til at betale Omkostningerne i begge Bjergningssagerne og rimeligvis ogsaa kommer til at betale Omkostningerne ved Kollisionssagen — alt, fordi dens Fører forsøgte at adlyde den Ordre, som Barkens Lods havde givet ham.

Dette er ikke det eneste Tilfælde fra den sidste Tid, hvor Føreren af en Slæbebaad har bragt Ansvar over sit Rederi eller dets Assurandører, men denne Begivenhed synes særlig egnet til at vise, hvor alvorlig en Sag det er for en Mand under saadanne Forhold at negligere en Ordre, som han maa vide, det er hans Pligt at adlyde.

Selvfolgelig kan der ogsaa anføres noget til Undskyldning for Føreren af Slæbebaaden. I mange Tilfælde overlader Føreren af det bugserede Skib til Føreren af Slæbebaaden at tage Vare paa Navigeringen, hvad denne saa har at gøre, hvorfor han let kan faa den Ide, at dette er hans Ret. Det er dog klart, at dette er en fejl Anskuelse. Det er det bugserede Skib, der har Kommandoen, og Slæbebaaden er den, der skal lystre. Hvis der bliver givet Ordre fra det bugserede Skib, og i Særdeleshed, hvis det er Lodsens der giver dem, saa maa de adlydes, eller ogsaa maa Føreren af Slæbebaaden tage Følgerne af sin Ulydighed.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Foreningens Sager. S/S „Germa“.

Paa Rejse fra Kovda til Antwerpen mistede den norske Dampet „Germa“ Lasten, idet noget skylledes over Bord, og andet kastedes over Bord.

Certepartiet indeholdt den sædvanlige Klausul om, at Groshavari skulde afgøres i Overensstemmelse med York/Antwerpen Reglerne, hvorefter som bekendt Skibet ikke skal bidrage til kastet Dækslast. Der forelagdes Kaptajnen til Underskrift Konnossementer, som indeholdt den Klausul, at York/Antwerpen Reglerne skulde anvendes i Tilfælde af Groshavari med Undtagelse af, at udkastet Dækslast skal erstattes som Groshavari. Da Kaptajnen saa, at denne Klausul ikke var i nøje Overensstemmelse med Certepartiet, protesterede han derimod, men da han ikke var helt klar over Betydningen af denne Klausul, fastholdt han ikke sin Indsigelse og tegnede sluttelig under. I Antwerpen blev der paa regulær Maade opgjort en Dispache, hvorefter en vis Del af den kastede Dækslasts Værdi blev udlignet paa Skibet og Fragten; ialt drejede det sig om Kr. 2,500. — Rederiet protesterede mod at betale, fordi Modtagerne var de samme som Befragterne, og Kontrakten med Befragterne indeholdtes i Certepartiet, som Kaptajnen ikke havde nogen Fuldmagt til at forandre. Dette skulde man synes var et klart og logisk Standpunkt, men det blev alligevel nødvendigt at indbringe Sagen for Tribunallet. Der er for nogen Tid siden afsagt Døm ved Tribunallet, hvor Dispachen er opgjort, og skønt Foreningen har appelleret denne Døm, har man fundet det rettest allerede nu at gøre Medlemmerne bekendt med samme, for at disse kan have Øjnene aabne og undgaa lignende Tab fremkommet ved Mangel paa Forstaaelse fra Førerens Side. Det maa vel haabes, at Appellretten vil omstøde Tribunallets Døm, som efter Foreningens Begreber er vanskelig at forstaa, og man skal naar Appellrettens Døm foreligger, komme tilbage til Sagen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdet uforandret med Stilstand i Trafiken i denne Fart, idet den største Del af Skibene fremdeles ligger indespærret af Is i

Havnene. Østnorge har færre Is- og Trælaster, medens de øvrige Lande ikke har noget næneværdigt at byde paa for prompt Afskibning pr. f. o. w. Returfragter Vest fra og Mellemrigsfart er ligeledes mat overalt og uden egentlig Forretning.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

190 R. T. Is Kristianiafjord/Ramsgate 7/6, 192 R. T. Is Kristianiafjord/Shoreham 6/6, 200 R. T. Is Skienfjord/Valencia 8/6 250 Tons Oljekager Dieppe/Gøteborg 10 Frcs., 390 Tons Fosfat Amsterdam/St. Brieux 7 1/2 Frcs., 340 Tons Kul Dysart/Tønsberg £ 5,15, 320 Tons Kul Wemyss/Heiligenhafen £ 6,10.

Med Hensyn til de mindre Skibe er alt vedvarende uforandret og al Sejlads umuliggjort, der blev i sidste Uge sluttet fra Greifswald pr. April for Hvede 4 1/4 M., og der noteres fra Stolpmünde 4 1/2 M. for Rug, 5 1/2 M. for Havre og fra Königsberg for Oljekager kun 5 M. pr. Ton, fra de fleste andre nordtyske Havne udbydes ligeledes Kornlaster til tidligere nævnte Rater, bl. a. skal der fra Wismar være sluttet for Rug til kun 3 1/2 M.

Angaaende Stenfragterne er saadanne stadig at erholde navnlig fra Sydsverig til almindelige Sommerrater.

Generalforsamlinger.

Det forenede Bugser-Selskab

afholdt d. 6. ds. ordinær Generalforsamling.

Oberst Abrahamson dirigerede.

Formanden, Kontreadmiral Victor Hansen, aflagde Beretning og Regnskab.

De daarlige Tider havde ret naturligt forarsaget Nedgang i Indtægterne, idet Kaptajner og Redere af Sparsommelighedshensyn havde brugt Bugserhjælp saa lidt som muligt. Dampbaaden „Tyr“ var bleven bygget i Aarets Lob. Den havde vist sig at være en god Baad, og saavel den som „Dragør“ havde haft flere vellønnende Farter. En stor Del af Reservefonden var medgaaet til en ny Kedel til „Alexandra“.

Baandens Brutto-Indtægt havde udgjort 26,202 Kr., Udgifterne 14,308 Kr., indvundne Renter 1,374 Kr. Med det ufordelte Overskud fra sidste Aar, 1618 Kr., udgjorde Netto-Indtægten 14,886 Kr. til Reservefonden foresloges henlagt 2,653 Kr., medens Udhyttet til Aktionærerne ansattes til 4 pCt. eller 9,792 Kr., og 2,317 Kr. overfortes til næste Aars Regnskab.

Der gaves Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Kaptajn C. J. Hansen.

Dampskibsselskabet „Nauta“

afholdt d. 9. ds. ordinær Generalforsamling.

Grosserer Rud. Schrader aflagde Beretning og Regnskab. Aaret var gaaet jævnt, da man havde den faste Rute Kiel-England. Overskudet af Damperen „Nauta“ havde udgjort 11,468 Kr. Skibets Netto Fortjeneste af Bjergelommen for „Alma Elisabeth“ var 2,990 Kr. I Udbytte gaves 7 pCt. eller 7,035 Kr., til næste Aars Regnskab henlagdes 325 Kr.

Der gaves Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Havnemester C. A. Boudé.

Dampskibsselskabet „Progress“

afholdt ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører V. S. Salomonsen dirigerede.

Forretningsføreren, Skibsreder Sæss, aflagde Beretning og Regnskab.

At Fragtfarterne skulde blive saa miserable i 1908, som Tilfældet blev, havde man ikke ventet. Forhaabningerne om, at der skulde finde nogen Opgang Sted i Raterne i de sidste Maaned, saa der kunde rades Bod paa den daarlige Sejlads i Foraaret og Sommeren, var bleven sørgeligt skuffet. Ogsaa af Havarier havde man haft en Del.

Skibene havde været beskæftiget, dels i Nord- og Østersøfart, dels i Middelhavet. Netto Fragten havde udgjort 37,345 Kr., som med Fradrag af Renter, Omkostninger, Tab ved Havarier og Salærer nedbragte Netto Overskudet til 9,293 Kr. Status maatte dog betegnes som ret tilfredsstillende, naar Hensyn toges til, at Skibene er ny og ikke trænger til nogen Reparation. Det var umuligt at sige noget om Forholdene i Aar, men det var Talerens personlige Opfattelse, at vi gik en Bedring i Møde her paa Sommeren.

At Selskabets Skibe havde man haft «Chr. Gylstorff» oplagt her i Kjøbenhavn siden d. 18. December, og foreløbig agtede man ikke at sende det i Fart til de nuværende Frægter, «Ulrik Holm» og «Wilh. Colding» havde været holdt i Fart paa Middelhavet og vilde forhaabentlig slippe uden synderlige Tab.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Kommitterede genvalgtes Grosserer A. Goldschmidt og Direktør O. Hamburger. Til Revisor genvalgtes Kontorchef Hoppe.

Dampskibsselskabet «Skjaln Hvide»

har afholdt ordinær Generallorsamling.

Overretssagfører V. S. Salomonsen dirigerede.

Forretningsskibet, Skibsreder S. S. aflagde Beretning og Regnskab.

Desværre havde 1908 vist sig at være det sletteste Aar, Skibsfarten vistnok i Mands Munde havde været udsat for, samtlige tolv Måneder havde været uden Spor af Opgang, hvilket vel væsentlig har i den kolossale Nedgang i Verdenshandelen, hvorved Tonnagen maatte blive altfor stor.

Under disse Omstændigheder havde det ikke været muligt at indsejle højere Netto Fragt end 27.522 Kr., som med Fradrag af Renter, der paa Grund af den hele Aaret raudende høje Diskonto alene androg c. 20,000 Kr., samt et lille Tab ved Havarier, gav et Netto Overskud af 5,788 Kr. Der kunde saaledes, første Gang i 16 Aar, ikke i Aar indhietes Udbytte.

Frakterne i Aar var begyndt lige saa lave som i Fjor, men man havde dog holdt Skibene i Fart, og naar hensaaes til, at det var gode, praktiske Skibe, maatte man kunne veite bedre Tider for Selskabet.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Grosserer Emil Vett.

Havarier og Forlis.

Carl Skonnert af Aroskjøbing, har d. 11. ds. paa Rejse fra Fowey til Harburg været i Kollision med en engelsk Skonnert «Gowan». Begge Skibe fik en Del ovenbords Skade.

Albortus, Dpsk. af Königsberg, har d. 11. ds. paa Rejse fra Antwerpen til Königsberg med en Ladning Fosfat faaet en Lækage i Boven, saa at Forskibet er løbet fuldt af Vand. Skibet maatte gaa ind til Helsingør for Reparation.

Viking, Dpsk. af Haugesund, der, som meddelt, af Isen blev sat paa Grund paa Langeland, er med Assistance af Bjerpningsdamperne «Helsingør» og «Svava» bragt flot og ind til Korsør. Her fandt en Dykkerundersøgelse Sted, hvorefter «Viking» under Ledsaelse af Bjerpningsdamperen «Svava» fortsatte til Nyborg, hvortil Ladningen var bestemt.

Ørnen, Nybygning hos Burmeister & Wain, er d. 12. ds. under Ophaling paa Bedding for Bndmaling, faldet over til Siden, idet en af Skederne, hvorpaa Skibet hvilede, er gledet ud, og et Skinnembrud fremkommet.

Norden, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 12. ds. været paa Grund paa Sunderland Barren og har faaet saa stærk Skade, at delvis Losning samt Dekning for Reparation er nødvendig, for Skibet kan gaa til Søs.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsbygnings-selskabs Værft lob fornylig en Fragtdamper, bygget for Regning Rederifirmaet H. W. Heidmann, Altona, af Stablen, Skibet, der fik Navnet «John Heidmann», har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 332 Fod, Bredder 42 Fod, Dybde 21 Fod 6 Tom. og en Lastevne paa c. 3.200 Tons.

Ved Befragnings-Firmaet Aage Bruhn, Kjøbenhavn, er følgende Skibe solgt:

Skonnert «Altair» af Hamburg, 120 Tons d. w. til Kaptajn L. Jensen af Svaneke, tidligere Fører af Galease «Sarpjen» af Helsingør. Købesum ukendt. — Jagt «Garfieldt» af Dragør til Fisker Kåre Møller af Onsevig for Kr. 2,250, og Galease «Ellen» af Dragør, 100 Tons d. w. til Kaptajn H. Hansen af Odense, tidligere Fører af Sk. «Morso» af Vejle.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: «Poseidon». Levstræde 9. Telefon 6028.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronce-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltrosser, Koejer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Rotterdam 12./3. fra Reval. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 10./3. til Tunis. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 24./3. hertil. — Anglo Dane, Wiencke, dokker i Swinemünde. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Windau 12./3. til Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, ank. Reval 6./3. herfra. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 28./2. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Reval 14./3. til Rotterdam. — Aurora, Fischer, ank. Messina 14./3. herfra. — Baron Stjerneblad, afg. Antwerpen 14./3. hertil. — Beira, Lunge, ank. Cete 13./3. fra Newcastle. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Livorno 13./3. til Neapel. — Christian IX, Holm, afg. London 13./3. — Dagmar, Bogvad, ank. Goteborg 14./3. herfra. — Douru, Søberg, ank. Königsberg 13./3. herfra. — Florida, Andersen, pass. Dartmouth 13./3. hertil. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 13./3. til Königsberg. — Garonne, Kronmann, oplagt her. — Georgius I, Sørensen, ank. Hull 10./3. fra Libau. — Hellig Olav, afg. Kristiansund 14./3. til New York. — Hengest, Munck, dokker her. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 12./3. hertil. — Jolantha, Simonsen, Petersen, afg. Swinemünde 14./3. til Kristiania. — Kasan, Hansen, ank. Libau 13./3. fra London. — Kentucky, Andresen, afg. New York 8./3. hertil. — Kiev, Jørgensen, afg. La Rochelle 11./3. hertil. — Kursk, Gommensen, afg. herfra 13./3. til Reval. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 11./3. fra Hull. — Loire, Craignou, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. Pillau 14./3. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 9./3. fra Newcastle. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 7./3. til Antwerpen. — Moskov, Jensen, ank. hertil 11./3. fra Antwerpen. — Nicolai II, Clausen-Kaas, afg. herfra 13./3. til Windau. — Nordjylland, Kragh, ank. London 15./3. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Swansea 14./3. — Omsk, Harder, afg. Libau 14./3. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 15./3. til Kristiania. — Pennsylvania, Gotche, afg. herfra 7./3. til Boston. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 13./3. for London. — Pregel, Iversen, afg. Dunkerque 14./3. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 13./3. fra Libau. — Seine, damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Baltimore 12./3. til Filadelfia. — Tiber, Beck, ank. Goteborg 14./3. herfra. — Tyr, Thaning, ank. hertil 15./3. fra Windau. — United States, Wulff, ank. New York 10./3. fra Kristiansund.

Heimdal, Aune, Leth, ank. Granton 10./3. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. San Juan 8./3. — Elna, Ratje, afg. West Hartlepool 5./3. — Therese, Pedersen, afg. Oran 5./3. — Jeanne, Löffler, afg. Almeria 11./3. — Daisy, Lagesen, afg. Tyne Dock 11./3.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gullport 16./2. til River Plate. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Iviza 8./3. til Gloucester. — Generalkonsul Pul- lisen, Christensen, ank. Novorossisk 13./3. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 23./2. — Helmer Mørch, Thorsø, ank. Plymouth 10./3. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Windau 5./3. til Dunkerque. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Riga 10./3. til Grangemouth. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Gullport 12./2. til Hamburg. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Methil 12./3. til Neufahrwasser. — Johan Siom, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 2./3.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Portland 11./3. til Ham- burg. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Hamsthalm 11./3. til Königs- berg. — Nautik, N. Nielsen, ank. Kjøbenhavn 11./3. — Nexos, Basse, pass. Deal 12./3. til Almeria. — Gerda, Thøgersen, ank. Windau 11./3. — Ellen, Hansen, afg. Runcorn 9./3. til Esbjerg. — Cito, Jepsen, ank. Savona 12./3. — Napoli, Brinch, ank. Levanger 12./3. — Dagmar, Mathiasen, ank. Karolinenkeog 9./3. — Norma, Schiff, afg. Granton 10./3. til Esbjerg. — Alfa, Sørensen, ank. Esbjerg 12./3. — Inger, Larsen, ank. Neapel 11./3. — Johanne, Mikkelsen, ank. Methil 13./3. — Laura, Pedersen, ank. London 13./3. — Hebe, Gregersen, ank. Riga 12./3.

Mercur. Vulcan, Nielsen, afg. Huelva 4./3. til Stettin. — London, Bom, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, afg. Cartagena 2./3. til Stettin. — Bryssel, Kaas, afg. Marseille 5./3. til Rufisque.

Vulcan. Berlin, Krogh, afg. Sfax 4./3. til Ronen. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Barry 10./3. — Roma, v. Thun, afg. Hamburg 12./3. til Barry.

Dania, Alexy, Skou, afg. Middlesbro 10./3. til Aarhus. — Dagny, Sørensen, afg. Grangemouth 8./3. til Aabenraa. — Mary, Clausen, ank. Cardiff 15./3.

København. Hafnia, Hansen, ank. Hull 7./3. — Russia, Poulsen, afg. Bonn 10./3. — Carl Hecksler, Stark, ank. Algier 7./3. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 4./3. — Normannia, Erichsen, ank. Barcelona 8./3. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 2./3. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 26./2. — Livonia, Lindberg, ank. Marseille 9./3.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Sagunto 27./2. — Patria, Nielsen, afg. New York 3./3. — Gratia, Sørensen, afg. Algiers 7./3. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 25./2.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Algier 7./3. — Gallia, Petersen, afg. New Orleans 10./3. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Filadelfia 3./3. — Sarmatia, Petersen, ank. Filadelfia 5./3. — Kotonia, Rasmussen, ank. Shields 2./3.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Tynen 8./3. — Granaria, Jørgensen, ank. Filadelfia 9./3. — Carbonia, Mathiasen, ank. Lübeck 9./3. — Estonia, Winckler, ank. Genoa 7./3.

Dan. Fionia, Sørensen, afg. London 10./2. — Selandia, Troensegaard, afg. Dunston 9./3. — Boscia, Skovgaard, afg. Filadelfia 27./2. — Frumentia, Andersen, afg. Agua Amargo 4./3. — Secalia, Jensen, ank. Vera Cruz 10./3.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 21./2.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 13./3. — Flynderborg, Jørgensen, afg. Terneuzen 14./3. til Grimshy. — Jønsborg, Mathiesen, ank. Rotterdam 4./3. — Rosenborg, Schultz, ank. Methil 9./3. — Uranienborg, Schmidt, afg. Pillau 14./3. til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldhørg, Ørbeck, afg. Libau 5./3. til Cardiff. — Klampenborg, Winther, ank. Blyth 11./3. — Tubørg, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 11./3. til West Hartlepool.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. Lübeck 12./3. — Jægersborg, Larsen, afg. Newcastle 10./3. til Neufahrwasser. — Kallundborg, Nielsen, afg. Libau 8./3. til Cardiff. — Taarnborg, Matzen, afg. Methil 12./3. til Odense.

Heneborg. Honeborg, Christiansen, ank. Montrose 12./3.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Blyth 9./3.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Rotterdam 14./3. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Grangemouth 9./3.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Libau 11./3. til Emden.

Østasiatisk Kompagni. Samui, Lieht, ank. Norre Sandby 12./3. — Chunpon, Hansen-Raun, afg. Suez 9./3. til Colombo. — Tranquebar, van Deurs, ank. Hongkong 13./3. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 5./3. — Cathay, Kruse, afg. Kobe 12./3. til Moji. — Biantang, Gabe, ank. London 13./3. — Siam, Cortsen, ank. Hamburg 12./3. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Anamba, Juel Hansen, ank. Port Said 12./3. — Sibirien, Rambusch, ank. Frederikstad 10./3. — Cambodia, Knudsen, afg. Mangalore 12./3. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 12./3. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. Barbados 6./3. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 2./3. til Havre.

Æro. Norden, Rasmussen, afg. Langesund 8./3. for London-derry.

Skandia. Skinfaxe, Vilhult, afg. Burntisland 10./3. til Korsør. — Rimfaxe, Faber, afg. Burntisland 13./3. til Gjedser.

Ocean. Norman, Roshæk, afg. Aarhus 12./3. til Seaham. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 14./3.

Frem. Austa, ank. Barry 7./3. — Freja, afg. Ghent 10./3. til Stolpemiunde. — Vera, ank. Künigsberg 8./3.

H. Kirschner. Edison, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 10./3. — Newton, Andersen, ank. Spezia 10./3. — Washington, Nielsen, afg. Grangemouth 11./3. til Kjøbenhavn.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 6./3. — Helene, Sørensen, ank. Neufahrwasser 11./3. — Agnete, Farup, afg. Boness 12./3. — Alice, Schultz, ank. Boston 12./3.

Sejlskibe.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Boness 11./3. — Erindrung, Nielsen, ank. Burntisland 11./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 16. Marts 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Bøgselhaad og det bogsede Skib. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger. Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag den 31. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 16. Marts 1909.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Cimbria“

afholder den aarlige Generalforsamling Lørdagen den 27. 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. Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsesraadet.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen 8 Dage forinden Generalforsamlingens Afholdelse ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 11. Marts 1909.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vendila“

afholder den aarlige Generalforsamling Tirsdag den 30. Marts Kl. 7 Eftm. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse og Vedtagelse af det reviderede Regnskab for det forløbne Aar til Vedtagelse og Meddelelse af Decharge og ledsaget af en Angivelse af Selskabets Status.
3. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen 8 Dage forinden Generalforsamlingens Afholdelse ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 13. Marts 1909.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Fiona“

afholder den aarlige Generalforsamling Tirsdag den 30. Marts Kl. 7^{1/2} Eftm. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse og Vedtagelse af det reviderede Regnskab for det forløbne Aar til Vedtagelse og Meddelelse af Decharge og ledsaget af en Angivelse af Selskabets Status.
3. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen 8 Dage forinden Generalforsamlingens Afholdelse ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 13. Marts 1909.

Bestyrelsen.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 18. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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 Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladoplads. Axel Lund. Telefon 3.

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



faas hos de fleste af Landets

**Skibs- og
Provieringshandlere**

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventar
Møllergade Nr. 28, ved Havnen.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPE“

St. Petersborg
Tigr.: „Hanneco“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hanneco“

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reell behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecks her & 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).

Flag og Vimpler

„Flagkammeret“

3 Rosengården 3.
Nogle Priser: 6 Al. 10 Kr., 5 Al.
7 Kr., 4 Al. 4 Kr. 65 Ø., 3¹/₂ Al.
3 Kr. 65 Ø., 3 Al. 2 Kr. 7¹/₂ Ø.,
2 Al. 1 Kr. 35 Ø.
Vimpler 35 Øre pr. Alen.



Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder havet til Salg.

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. Blikkenslager. 23263
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

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

Løge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 19-2, 6-9 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-8.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billige Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

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.

Frederik Hansen

Skibe.

Skibsproviantering.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget henbørende
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 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Fredag den 19. Marts 1909.

16. Aarg.

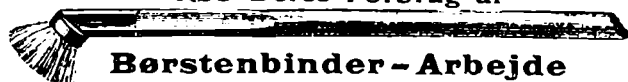
M. B. COHN

Toldbodvej 22.
Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amialo



Skibsartikler af enhver Art.

Køb Deres Forbrug af



Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigt og bedst.

Tjærekooste pr. Dus. Kr. 9.00
Løvanger 7.00
Dækskooste (bløde, mellemstive, stive) .. 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.

Vesterbrogade 54. Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

<p>Adr.: St. Anne Plads 16</p>	<p>Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	--	--	--

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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

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

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.

Maritimt Correspondancebureau

Telefon: Øbro 1198.

Slagelsegade 11. Kjøbenhavn Ø.

Bureauet giver de Søfarendes Paarørende uden Opfordring hurtig Meddelelse pr. Telefon eller Post om de i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibes Ankomst til eller Afgang fra en hvilken som helst Plads i Verden.

Abonnementpris pr. Aar: Indenbyes Kr. 8.00, Udenbyes Kr. 10.00.

M. Suenson.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

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

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæver vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Foreningen

for Oprettelse af
skandinaviske Sømandshjem
i fremmede Havne

afholder Generalforsamling den 25. Marts Kl. 3 paa Lodsinspektørens Kontor, Havnevæsnets Bygning, Nordre Toldbod, Kjøbenhavn.

Formanden.

Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

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

Skib til Salg.

Galeasen „Hamburg“ af Haderslev, der maaler 33,81 Netto Tons og laster 80 Tons dw., er til Salg ved Henvendelse til Skipper Chr. Fryden-dahl, Ørbyhage pr. Vonsbek i Haderslev Kreds.



Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. KANADA

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Helge Stabell,

Skibsingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner 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.

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 Parallellinealer
Marinekikkerte.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

LANDMANDSBANKEN

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

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. saamt, 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. Trøler i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

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

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

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenøbere

Telefon-Nr.
42

Kjøbenhavn, d. 19. Marts 1909.

I Mandags, d. 15. ds. faldt Kuglen paa Nikolaj Taarn for sidste Gang efter at have fungeret i c. 40 Aar, og allerede Dagen efter traadte det ny Tidssignal paa Silo-Pakhuset i Frihavnen i Virksomhed.

Det er unødvendigt ved denne Lejlighed paany at komme ind paa alt det, som er gaaet forud i denne Sag, inden man naaede saa vidt; blot skal det nævnes, at det er et af Skibsfartens gamle, men beskedne Krav, der hermed delvis er sket Fyldest, og om end Omstændigheder, som i denne Forbindelse kan kaldes tilfældige, har spillet en Rolle med ved Spørgsmaalets Løsning, saa skal det dog ikke glemmes, at det maaske først og fremmest skyldes Kjøbenhavns Havnevæsen, naar vi omsider har faaet det længe ønskede Tidssignal i Frihavnen.

I den berettigede Glæde over det vundne Fremskridt maa man imidlertid lige saa lidt overse, at Kjøbenhavns Havn ingenlunde hermed kan siges at være fuldt paa Højde med »Tidens Krav«. Det staar endnu tilbage at faa oprettet et Tidssignal, som er tilgængeligt for hele den sydlige Del af Havnen, men da ogsaa selve Byen formentlig er stærkt interesseret i, at dette Spørgsmaal løses, tør man maaske gaa ud fra, at der hertil ikke vil udkræves fuldt saa lang Tid som til Gennemførelsen af Frihavns-Signalet.

Udenrigsministeriet meddeler:

I Følge Indberetning fra Konsulatet i Smyrna vil fri Praktika for Fremtiden kunne erholdes af Skibe med rent Sundhedspas i tyrkiske Havne ved Middelhavet eller Sortehavet, i hvilke der finder sanitær Kontrol Sted, indtil to Timer efter Solnedgang.

Ogsaa om Natten gives fri Praktika til Skibe med rent Sundhedspas, forudsat at Ankomsten i Forvejen er anmeldt for de lokale Sundheds- og Havnemyndigheder.

Undtagen fra Bestemmelsen er dog Cavik og Dardanellerne, hvor Sundhedseftersyn kun vil finde Sted mellem Solopgang og Solnedgang.

I Følge Indberetning fra Konsulatet i Göteborg vil der udenfor Göteborg blive oprettet en Station for traadløs Telegrafi, som formentlig vil blive aabnet allerede i Aar. Fra Stationen, som stilles under det svenske Telegrafvæsens direkte Overopsyn, venter man at kunne opnaa Forbindelse over Nordsøen og England og mulig endnu længere.

I Følge Indberetning fra Konsulatet i Göteborg vil Trohätta Kanal og Sluser, saafremt der ikke indtræder uforudsete Hindringer, blive aabnet for Trafik d. 14. April d. A.

Toldforhold i Libau. I Følge Beretning fra Konsulen i Libau har alle Skibe, selv ballastede, som ankom dertil, hidtil maattet lægge til ved Toldkammeret for at blive undersøgt dér, hvad der ofte forarsagede ret langt Ophold og Ekstraudgifter til Forhaling til Lastepladsen.

Direktøren for Tolddepartementet i St. Petersburg har imidlertid nu erklæret, at af alle til Libau kommende Skibe, saavel tillastede som ballastede, er kun de Skibe forpligtet til at lægge til ved Toldkammeret, som skal losse deres Ladning i Toldrayonen, hvorimod alle andre Skibe og Dampere straks kan lægge til ved deres respektive Losse- eller Lasteplass, uden ved Ankomsten først at stoppe op ved Toldkammeret.

I Anledning af omstaaende Sø- og Handelsretsdom i S. S. Nr. 7^a/1008: A/S Kjøbenhavns Trælasthandel mod Kaptajn P. Nilsson, Fører af det svenske Skib »Eos«, har vi fra Hr. Overretssagfører Niels Nielsen modtaget følgende Bemærkninger med Anmodning om Oplagelse:

Af særlig Interesse indeholder omstaaende Dom følgende:

Kræver Bortfragter hos Ladningsmodtager betalt Overliggedagspenge, der er paaløben paa Ladepladsen og paaført Konnossementet, og Ladningsmodtager under Paaberaabelse af, at Alladeren ikke vil udtale sig om Rigtigheden af Bortfragters Fremstilling af de faktiske Forhold, hvorpaa Kravet støttes, erklærer at savne Kendskab til og derfor ikke at kunne erkende denne Fremstillings Rigtighed, vil der i alt Fald ikke af Bortfragter kunne kræves fuldt Bevis.

Dette er rigtigt.

Derimod er det utvivlsomt en Fejl, naar Dommen med Hensyn til Forstaaelse af Udtrykket »ultimo« i Certepartiet lægger Vægt paa, at det ikke er Sælgeren, der har fragtet Skibe; thi Certepartiet (og Certepartier i Almindelighed) indeholder intel om, hvorvidt Befragter er Sælger eller Køber (o: af Ladningen), hvorfor det, foruden af andre Grunde, vil være urigtigt at gøre Bortfragters Retssstilling afhængig heraf. Certepartiet maatte forstaaes som i Dommen antaget, selv om det var Sælgeren, der havde fragtet Skibe.

Niels Nielsen.

Sø- og Handelsretsdom. Kjøbenhavn, 17. Marts. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 1000 Kr. og Rederiet for Dampskibet »Dania« af Lynæs 500 Kr. for Bjergningen af Fiskekutteren »Horns Rev«, af Esbjerg, der d. 15. Oktbr. 1908 grundstødte ved Anholt.

Planerne om at tilvejebringe en fælles, nordisk Passager Linie til New York, den saakaldte »Birma Plan« er stadig Genstand for Overvejelse i de interesserede Kredse.

I Forgaars samledes Repræsentanterne for de danske Interesser, d'Hrr. Geheimeetatssaad Glückstadt, Etatsraad H. N. Andersen, Admiral Richelieu og Direktør Cold med Nordmændene, Skibsreder Vilhelmsen, Bankdirektor Thoresen og Grosserer Langgaard til et Møde i Landmandsbanken, ved hvilket man, efter hvad der meddeles, enedes om at fortsætte Bestræbelserne for Oprettelsen af en norsk Amerika Linie i Samarbejde med Danmark og Sverige.

Emile Robins Legat. Der er udfærdiget allerhøjeste Stadfæstelse paa Emile Robins Legat til Fordel for Enker efter Mænd, der har tjent som Formænd for de danske Redningsbaade.

Legatet, der er stiftet ved Gave fra Hr. Emile Robin, Vicepræsident for »La Société centrale de sauvetage des naufragés« i Paris, bestaar af 17,200 Kr. 3¹/₂ pCt. danske Statsobligationer. Legatet bestyres af Marine ministeriet, og Renten af Legatkapitalen udbetales én Gang aarligt i Portioner à 100 Kr. til Enker efter Mænd, der har tjent som Formænd for de danske Redningsbaade.

Skagens Havn. Bestyrelsen for Skagens Handelsforening telegraferer Mandag Em. til Ritz. Bur.: I Anledning af en i Bladene fremkommen, for Skagens Havns Renommé særlig ugunstig Meddelelse vedrørende Is- og Besejlingsforholdene ved Skagens Havn, oplyser

Skagens Handelsforening herved, at den nævnte Skilddring er i absolut Modstrid med de faktiske Forhold.

Malmö Tørdok. Havnebestyrelsen i Malmö har udbudt Arbejderne ved Bygningen af en Tørdok i Malmö i Licitation. Tilbud indgives til Havnebestyrelsen i Malmö senest den 20de April d. A. Kl. 12 Middag.

Bekendtgørelsen om Licitationen ligger til Eftersyn i Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

(=Berl. Tid.)

Det gamle, kendte Mæglerfirma, Søborg & Benthin, Aalborg, har skiftet Chef, idet det nemlig efter Mægler Ludvig Søborgs Død er overgaaet til dennes tidligere Kompagnon Hr. Chr. Jensen, der er bleven beskikket som Mægler i Aalborg. Forretningens Navn er nu »Chr. Jensen, Søborg & Benthins Eff.»

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 73/1908, afsagt den 10. Februar 1909. A/S. Kjøbenhavns Trælasthandel mod Kaptajn P. Nilsson, Fører af det svenske Sejlskib »Eos«.

Den 26. Marts 1908 oprettedes mellem Kaptajn P. Nilsson, Fører af det svenske Sejlskib »Eos«, som Bortfragter og A/S. Kjøbenhavns Trælasthandel som Befragter et Certeparti, hvorefter Nilsson skulde afsejle til Qvicksund i Mälaren for der at indtage en Ladning Brædder eller Planker til Kjøbenhavn. Til Ladningens Indtagelse var bestemt fem løbende Arbejdsdage at regne fra Dagen efter, at Skibet var klar til Indladning. I Overliggedagspenge var aftalt 40 Kr. pr. Dag, at betale for Indladningens Vedkommende af Afladeren, for Udlosningens af Modlageren, dog at Kaptajnen skulde have enhver Ret og Sikkerhed i Ladningen, som Soret og Kutyne maatte hjemle. I Slutningen af Certepartiet hedder det: »Ladningen er disponibel pr. ultimo Maj d. A., før hvilken Tid Lastningen ikke kan forlanges paabegyndt, og Skibet har Rettighed til at udføre passende Mellemtrejser og medtage Oplast».

Efter Kaptajn Nilssons Fremstilling ankom »Eos« den 17. Maj om Eftermiddagen til Qvicksund og næste Dag tilstilledes der Afladeren, Grosserer H. V. Hansson i Stockholm, telegrafisk Underretning om, at »Eos« var lastklar den følgende Dag; der indløb samme Dag følgende Telegramsvar fra Afladeren: »Tillhandahåller Varorna ultimo Maj enligt Certepartiets föreskrift«. De følgende Dage ventede »Eos« forgæves paa Ladningen, hvorfor Kaptajnen den 27. s. M. lod optage Protest hos Notarius publicus. Denne Dag Kl. 2½ Em. paabegyndtes endelig Indladningen, som, med Afbrydelse af Helligdagene den 28. og 31. Maj samt 7. og 8. Juni, fortsattes til den 9. Kl. 4 Em. Kaptajnen paaforte Kommossementet en Bemærkning om, at han forlangte Liggedagspenge for 6½ Dag og sine Protestomkostninger udbetalt, inden Lösningen paabegyndtes. Afladeren lod ved Notarius optage Protest i den Anledning og fordrede rent Kommossement men uden Resultat. Befragterne i Kjøbenhavn maatte derfor som Ladningsmodtagere deponere Overliggedagspengene hos Skibsmæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe med 260 Kr., hvorhos de maatte stille Sikkerhed for Protestomkostningerne, som af Kaptajnen opgaves til 25 Kr.

Under nærværende Sag, der er anlagt her ved Retten som vedlaget Værneting, søger nu Citanterne sig overfor

Indstævnte Kaptajn P. Nilsson kendt berettiget til det deponerede Beløb 260 Kr. samt Indstævnte kendt uberettiget til hos Citanterne at kræve betalt de ovennævnte Protestomkostninger 25 Kr.

Indstævnte paastaar sig derimod frifunden og sig kendt berettiget til at faa udleveret de deponerede 260 Kr. samt til at Sagsøgerne at faa udbetalt Dækning for Protestomkostninger samt Sagens Omkostninger.

Under Sagen har Citanterne ladet forelægge »litis denuntiatio« overfor Afladeren og hans henværende Representant. Indstævnte har i anbefalet Brev anmodet Afladeren om at udtale sig om Sagens Sammenhæng, men hverken Afladeren eller hans Representant har ladet høre fra sig.

Under disse Omstændigheder hævder Citanterne, at de ikke kan erkende, at Indstævnte har det af ham paastaaede Krav paa Overliggedagspenge og Protestomkostninger. De gør i første Række gældende, at Indstævnte ikke har ført fuldt Bevis for sin Fremstillings Rigtighed. Dernæst hævder de, at Udtrykket »ultimo« i Certepartiet maa forstås som Maanedens sidste Sognedag eller dog saaledes, at det staar Afladeren frit for at vælge denne sidste Dag til Indladningens Begyndelse.

Sagens Oplysning er bleven vanskeliggjort, dels ved Afladerens fuldstændige Mangel paa Vilje til at udtale sig; dels ved, at »Eos« har været paa Rejse. Først i Slutningen af forrige Maaned kunde Indstævntes Styrmand, der sammen med Indstævnte rejste hertil for at afgive Vidneforklaring i Sagen, afhøres. Indstævntes Fremstilling er i Et og Alt bestyrket ved Styrmandens Vidneforklaring, ligesom den støttes ved Dagbogens Udvisende, ved det fornævnte Telegram fra Afladeren og ved de to Notarialprotester, af hvilke Afladerens kortelig refererer Indstævntes Fremstilling og hans Fordringer uden at sige andet derom end, at han ansaa Kaptajnens Fordringer for fuldstændig uberettigede. Herved, i Forbindelse med Afladerens Vægning ved at give Oplysning i Sagen, maa Rigtigheden af Indstævntes faktiske Fremstilling anses for fuldt bevist, og det maa saaledes blive at lægge til Grund ved Sagens Paadømmelse.

Hvad angaar Betydningen af Udtrykket »ultimo«, maa dette Ord, naar det anvendes i et Certeparti som det foreliggende, utvivlsomt forstås paa samme Maade som i en Aftale om et Varekøb. Da nu Lov om Køb af 6. April 1906 § 68 har fastslaaet, at Ordet maa forstås som omfattende Tidsrummet fra den 21. til den sidste Dag i Maaneden, og da det derhos efter Omstændighederne maa antages, at det Spillerum, der herefter ligger i Ordet »ultimo«, i nærværende Tilfælde, hvor det ikke er Sælgeren, der har fragtet Skib, er fastsat i Skibets Interesse, noget, og saa støttes af Certepartiets ovenfor citerede Slutningsord, maatte Indstævnte være berettiget til at kræve, at Varen var disponibel, saa at Indladningen kunde været paabegyndt den 21. Maj. Kaptajnen, der herefter i og for sig var berettiget til at beregne Overliggedagspenge for et endnu længere Tidsrum end skel, findes saaledes at have Krav paa de deponerede 260 Kr., ligesom han efter Omstændighederne findes at have Krav paa at faa sine Protestomkostninger refunderet med 25 Kr.

Indstævnte vil herefter være at frifinde for Citanternes Tiltale. Da han ikke har udtaget Kontrastævning, bliver der ikke under denne Sag Spørgsmaal om at give ham positiv Dom over Citanterne, kun at disse findes at maatte dømmes til at erstatte ham Sagens Omkostninger med et Beløb, der under Hensyn til de Vanskeligheder, Indstævnte har haft ved at faa Sagen oplyst og de Bekostninger, han har haft ved sin og Vidnets Rejse hertil, findes at kunne bestemmes til 100 Kr.

Isforholdene i Frihavnen og den Gamle Havn.

Efter at Skibsfarten i en lang Aarrække er foregaaet uden Ishindringer for Kjøbenhavns Vedkommende, har vi i Aar endelig faaet en Isvinter; selv om den ikke har været af de haardeste, saa dog ret generende, og et Spørgsmaal, som ofte har været drøftet mellem Søfarende, nemlig om Isen vilde forvolde større Vanskeligheder i Frihavnen end i den Gamle Havn, kan nu besvares.

Den almindelige Anskuelse var vel nok, at naar der først lagde sig Is, saa vilde denne snart vanskeliggøre Trafiken i højere Grad i Frihavnen, end Tilfældet vilde være i den Gamle Havn, som Følge af, at der ingen Strøm løber gennem Frihavnen til at føre Isen bort.

Sammenligner man nu imidlertid Forholdene for denne Vinters Vedkommende, synes det, som om meget taler for, at Isforholdene ingenlunde er vanskeligere i Frihavnen, og det har vist sig, at Isen meget hurtigt kan forsvinde her, saasomt det falder ind med sydlige og sydvestlige Vinde, ja selv nordvestlige Vinde renser ud. Det er ret mærkeligt at se den Masse Is, der i forholdsvis kort Tid kan forsvinde gennem Præmrenden ved Sydenden af Østmolen med Vind af NV., naar der løber lidt Strøm udenfor.*)

Det har da ogsaa allerede to Gange i denne Vinter vist sig, at Frihavnsbassinerne er bleven rensed helt ud for Is, medens den Gamle Havn har været stærkt belemet.

Grunden til dette Forhold maa vel søges i, at de store Ismasser, som dannes paa det lave Vand paa Arealerne Syd for Langebro og i Kanalerne, for en stor Del maa drive gennem Havnen, hvorimod der jo ingen Is af Betydning tilføres Frihavnsbassinerne ude fra, da Strømmen ikke kan føre den ind.

Havnevesnet har sikkert ogsaa haft meget lidt Arbejde i Frihavnen med at holde aabent Vand, men har hovedsagelig været beskæftiget hermed i den Gamle Havn.

I Nordre Frihavn har Forholdene ganske vist været mindre gunstige end i den øvrige Del af Frihavnen, men dog ikke værre, end at Trafiken er foregaaet, selv for Prammenes Vedkommende, uden større Besvar.

Som Forholdene er for Øjeblikket, vil Frihavnen efter al Sandsynlighed blive fuldstændig isfri i Løbet af nogle Timer, saa fremt det falder ind med nogen sydlig eller sydvestlig Kuling, hvorimod vi af Erfaring ved, at det vil tage længere Tid, inden den Gamle Havn slipper af med Isen.

— I.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har i flere Retninger bragt lidt Bedring, ikke alene hvad Udfragter angaar, men ogsaa i enkelte af de hjemgaaende Markeder, særlig Østen, hvorfra der har været mere Begær. Efter at der f. Eks. i forrige Uge betaltes ned til 18/ og 18/6 O. C. for Ris til Birna, blev der for nogle Dage siden igen fragtet ret livligt til 19/3 à 19/6. Ogsaa Bombay og Kurrachi ligger en Kende bedre.

Sortehavet er stille men fast. Rederne holder deres Tonnage tilbage med Henblik paa den snarlig forestaaende Genaabning af Azow og Donauen.

Fra sidstnævnte Retning er der sluttet til 7/6 L. H. A. R., 8/ Hamburg, og fra Azow er Raten omkring 7/9 »any«. Fra Novorossisk eller Odessa betales 6/ à 6/3 for store Baade til udsøgt Havn. For Salt fra Eupatoria akcepterede en stor Damper 9/6 til Riga pr. Marts.

Middelhavet frembyder ikke noget af nævneværdig Interesse. Erts og Fosfatfragterne er lave, og større Dampere gaar stadig bort i Ballast, særlig til Wales. Fra Bilbao betales 4/1½ à 4/3 for Erts til Rotterdam og fra Almeria Havn til Middlesbro 6/9 »full terms«.

Nordamerika ligger temmelig uforandret og stille undtagen for Trælast fra Golfen, hvorfra en Del Baade sluttedes. Paa Netto Charter betaltes for en 3500 Tons Baad pr. April fra Galveston 10/6 til een dansk Havn, 10/9 to, 11/ tre Havne.

La Plata Markedet er yderst flovt, og for prompt Lastning betaltes saa lavt som 8/6 O. C. fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet, 10/ (÷ 6 d. direkte Havn) fra San Lorenzo Grænsen for c. 4000 Tons Baad, men for April er der mere Begær til 12/ à 12/3 Basis San Lorenzo.

Østersøen har bedret sig en Del for prompt Lastning, og Raterne er oppe paa det højeste, som er betalt de sidste 6 Maaneder. Hovedgrunden hertil er sikkert de vanskelige Isforhold og de højere Kulfragter, som tiltrækker en Del Tonnage. Fra Libau har der været betalt mellem 9¼ og 10 d. Havrebasis til London eller Rotterdam og 1/1½ noteres til Rouen, 1/3 Bordeaux. Fra Windau kan faas 9 d. London eller Rotterdam, og for Trælast noteres bl. a. Fres. 28 pr. Favn Kortprops til Calais. Fres. 27 Pulpwood til Terneuzen, 27/ D. B. ¼ Boards Preston.

Fra Königsberg kan faas 1/1½ Hvedebasis til London eller Rotterdam.

Riga er endnu utilgængelig.

Kulfragterne er meget faste og til Dels højere i alle Retninger for prompt Lastning, særlig til Østersøen og La Plata, men ogsaa til Middelhavet har der fundet en Del gode Befragtninger Sted, navnlig fra Wales, hvor der var nogen Frygt for, at en Strejke i nogle af Kulgruberne skulde bryde ud, men heldigvis er Faren for noget saadant foreløbig dreven over. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævnes 4/9 West Hartlepool/Kiel (1900), 4/6 Blyth/Lübeck (200), 4/6 Pillau (1600), 5/Königsberg (1700), 4/1½ Kjøbenhavn eller Aarhus (1800/2000) med 350/400 T. Losning, 5/ Forth/Kiel (1300/500), 4/4½ Neufahrwasser (1650), 4/3 Seaham/Neufahrwasser (2000), 5/9 Forth/Norrköping (1750). Alle disse Befragtninger var for ganske prompt Tonnage. I andre Retninger betaltes 3/3 Tyne/Rotterdam (2200), 5/ Lissabon (1600), 7/ Barcelona, 6/3 à 6/4½ Marseille, 7/9 Catania (1700), 6/4½ Neapel. Fra Cardiff blev der sluttet til Fres. 8 à 8¼ Alger, 7/3 à 7/6 Genua eller Savona, 7/6 Palermo, 8/ Venedig, 6/7½ Piræus, 6/6 à 6/9 Port Said, 6/9 à 7/ Aleksandria, 7/6 à 8/ Colombo, 6/9 à 7/ Las Palmas eller Tenerifa, 12/ à 12/6 nedre La Plata, 13/ à 13/6 Rosario, 12/6 Rio Janeiro.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Heimdal«

afholdt d. 13. ds. ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører J. Werner dirigerede og Direktør Martin Carl aflagde Beretning og Regnskab.

Selskabets Skibe havde i Vintermaanederne været i Fart paa Middelhavet og Resten af Aaret sejlet paa Nord- og Østersøen og enkelte Rejser paa Hvidehavet.

*) I det Vinden, efter at denne Artikel var gaaet i Trykken, er gaaet om til Sydvest, er al Isen drevet ud af Frihavnen.

Vistnok ingen havde kunnet forudse, at Fragterne nogensinde skulde kunne komme saa langt ned som i 1908, og det ikke alene paa enkelte Markeder, men over hele Verden. Heldigvis havde Selskabet forud afsluttet en Del Fragtkontrakter baade for Kul og Træ, og disse har i en betydelig Grad hjulpet det igennem et Aar, hvor de ellers opuaalige Fragter kun med særlig hurtig Røjsø og Ekspedition kunde give et ringe Overskud. Man har haft det Uheld, at Damperen »Simone» — takket være en uduelig Løds — grundstodte ved Trångsund i Finland. Skibet fik betydelig Bundskade og laa en Maaned under Reparation i Helsingfors. Et Par af de andre Skibe havde ogsaa haft mindre Havarier, der havde forarsaget baade Penge- og Tidstab.

I Følge Regnskabet udgjorde det samlede Drifts-Overskud for 1908 Kr. 264.073.40. Bestyrelsen foreslog, at der heraf henlagdes 105.000 Kr. til Reservecanden og at der udbetaltes et Udbytte af 5 pCt. Efter at alle øvrige Udgifter var afholdt, blev der en Saldo af Kr. 13.758.63 på overføre til 1909.

Der gaves Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Kaptajn A. V. Knudsen. Sluttelig foretoges nogle Lovendringer.

Fra Sø og Land.

Den 13. ds. indlob Telegram til Thuro fra Eshjerg om, at Skonernten »Grethe» af Thuro var indkommen der i Havnen med en Ladning Træ fra Norge. Paa Vejen var Skibet blevet overfaldet af haardt Vejr. Da Mandskabet ud for Horns Rev vilde rebe Storsejlet, slog Bommen ud, hvorved Styrmand Peter Petersen blev slaaet over Bord og druknede. Peter Petersen, der var hjemmehørende paa Thuro, var nogle og tyve Aar gammel og ugift.

Skonernt »Grethe» føres af Kaptajn Hausen fra Sveudborg. («Svendb. Amtst.»)

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Januar Maaned 1909. Der er anmeldt ialt 835 Havarier mod 935 samme Maaned 1908, deraf 679 Dampskibe og 156 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Strandning 201, Sammenstød 268, Anløbning af Nødhavn 57, Maskinskade 76, beskadiget af Is 13, af Ild 37, af haardt Vejr 117, forskellige Aarsager 59, kænret 1, sunket 2, forladt 4. Ialt 80 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 80 samme Aar 1908, deraf 41 Dampskibe og 39 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Strandning 44, Sammenstød 12, beskadiget af Ild 4, forskellige Aarsager 1, forsvundet 4, sunket 11, forladt 3, Kondemnation 1.

Leif, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 16. ds. paa Grund ved Hornbæk Plantage. Sviters assisterede Skibet flot og ind til Helsingør for Dykkerundersøgelse. Skibet har fortsat Rejsen til Stettin.

Gyller, Dpsk. af Risør, har i Sundet lidt en Del Skade i Isen og er d. 13. ds. indkommet til Kjøbenhavn med Tab af et Anker med Kæde.

Oscar II, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 17. ds., ved Indgaende til Frihavnen her, i Kollision med »Bryderen». Denne sidst mistede sin Skruer og maatte bugseres til Refshaleen for Reparation. Det antages, at »Oscar II» ene Skruer har taget Skade.

Færder, Dpsk. af Kristiania, er Natten til d. 18. ds. kommet paa Grund i Flinterenden. Sviters assisterer.

Jupiter, Dpsk. af Flensborg, er Natten til d. 18. ds. kommet paa Grund i Flinterenden. Sviters assisterer.

Zelandia, Dpsk., der, som tidligere meddelt, strandede paa Gjedser Rev, er nu af Bjergningsdamperne »Frederikshavn» og »Rügen» bragt flot og ind til Gjedser for atter at indtage sin dér opløssede Ladning.

Kjøbenhavns Skibssalgs-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.: Karholmstrøm.

C. W. Obel, Aalborg.

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

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Eneste

Specialitets-Værksted for Cocos-Trosser

i alle Dimensioner.

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

Skibsefterretninger.

Dampskibe:

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Rotterdam 15./3. til Havre. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 10./3. til Tunis. — Algarve, Burries, pass. Dartmouth 14./3. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, dokker i Stettin. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 17./3. fra Windau. — Antworpen, Madsen, afg. Reval 16./3. til Rotterdam. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 17./3. fra Kristiania. — Arno, Strubberg, afg. herfra 18./3. til Rotterdam. — Aurora, Fischer, afg. Messina 17./3. til Savona. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 17./3. fra Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. Cete 13./3. fra Newcastle. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Catania 17./3. fra Neapel. — Christian IX, Holm, ank. hertil 17./3. fra London. — Dagmar, Bogvad, ank. Gøteborg 14./3. herfra. — Douro, Søberg, afg. Pillau 17./3. hertil. — Florida, Andersen, ank. hertil 17./3. fra Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 15./3. herfra. — Garonne, Kromann, oplagt her. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 16./3. fra Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 14./3. til New York. — Hengest, Munch, dokker her. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Dartmouth 17./3. hertil. — Jolantha, Simonsen, afg. Kristiania 18./3. hertil. — Kasan, Hansen, ank. Libau 13./3. fra London. — Kentucky, Andresen, afg. New York 3./3. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. hertil 18./3. fra La Rochelle. — Kursk, Gommesen, ank. Reval 17./3. herfra. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 11./3. fra Hull. — Loire, Craiguou, oplagt i Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. hertil 15./3. fra Königsberg. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 9./3. fra Newcastle. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 17./3. fra Smyrna. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Libau 17./3. herfra. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. Windau 15./3. herfra. — Nordjylland, Kragh, ank. London 15./3. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Swansea 14./3. til Livorno. — Omsk, Harder, pass. Holtenau 17./3. for Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 17./3. fra Kristiania. — Pennsylvania, Gotsche, afg. herfra 7./3. til Boston. — Perm, Christensen, ank. London 15./3. fra Libau. — Pregel, Iversen, ank. hertil 17./3. fra Dunkerque. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 13./3. fra Libau. — Seine, Dampf, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, ank. Philadelphia 14./3. fra Baltimore. — Tiber, Beck, ank. Gøteborg 14./3. herfra. — Tyr, Thøning, ank. Windau 18./3. herfra. — United States, Wulff, ank. New York 10./3. fra Kristiansund.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulfport 16./2. til River Plate. — Michail Ontehoukoff, Harboe, afg. Castellon 13./3. til Gloucester. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Novorossisk 13./3. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 23./2. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Plymouth 10./3. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Windau 5./3. til Dunkerque. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Riga 10./3. til Grangemouth. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hamburg 17./3. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Methil 12./3. til Neufahrwasser. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 16./3. til Dunkerque.

Vøsterhavet. Niobe, Jessen, ank. Hamburg 14./3. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Königsberg 14./3. — Nordsoe, Gram, ank. London 16./3. — Nexos, Basse, passeret l'Quessant 14./3. til Almeria. — Gorda, Thøgersen, passeret Helsingør 15./3. til Manchester. — Ellen, Hansen, ank. Eshjerg 15./3. — Fylla, Christensen, ank. Antwerpen 16./3. — Cito, Jøpsen, afg. Savona 13./3. til Catania. — Dagmar, Mathiasen, afg. Karolinenkoog 14./3. til Methil. — Norma, Schiff, afg. Eshjerg 16./3. til Hull. — Alfa, Sørensen, ank. Goole 16./3. — Inger, Larsen, ank. Livorno 16./3. — Johanne, Mikkelsen, afg. Methil 16./3. til Eshjerg. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Hamburg 14./3. — Laura, Pedersen, ank. London 13./3.

Mercur. Vulcan, Nielsen, afg. Huerva 4./3. til Stettin. — London, Bom, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, afg. Cartagena 2./3. til Stettin. — Bryssel, Kaas, afg. Marseille 5./3. til Rufisque.

(Fortsættes Side 172.)

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

603. Dybde forøget. Grædyb-Barre, Nordsean. I Følge Indberetning fra Esbjerg Havneraad er Dybden i den gravede Rende over Grædyb-Barre nu ved Springtids Lavvande 5, m og ved daglig Høivande 6, m. (Kort Nr. 130, 150 og 167. Danske Lods, Side 74. Havne-Lods, Side 23).

604. Fyrskibe udlagt og inddraget. Kattegat. Fyrskibene »Skagons-Reve« og »Læse-Trindel« er atter udlagt paa Station. Fyrskibet »Hals« er inddraget for Is.

605. Lanterne slukket. Assens. Lille-Bælt. Iølge Indberetning fra Assens Havnebestyrelse er den røde Lanterne, der, naar Skibe ventedes, udhængtes paa Vageren paa Assens-Rev, permanent slukket. (Kort Nr. 117. Danske Lods, Side 370. Havne-Lods, Side 14).

606. Tidssignal flyttet. Kjøbenhavn. Sundet. Tidssignalet, der gaves fra Toppen af Nikolaj-Taarn, er flyttet og gives nu fra Sløpakhuset i Frihavnen. (Danske Lods, Side 274. Havne-Lods, Side 63).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

607. Fyrskibet »Svinbådan« atter udlagt. Sundet, Svørrig. Iølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmø er Fyrskibet »Svinbådan« atter udlagt paa Station.

608. Fyrskibet »Trelleborgredd« udlagt. Svørrig. Iølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmø er Fyrskibet »Trelleborgredd« atter udlagt paa Station.

609. Forstaaende i Tænding af Fyr. Furillen. Gotland Ø-Kyst. Paa Furillen skal tændes et Fyr med En-Førørkelser hver 5 Sek. Lysel er grønt fra c. S. 8° V. til c. S. 13° V., hvidt fra c. S. 13° V. til c. S. 23° V., rødt fra c. S. 23° V. til c. S. 27° V. Linsesapparat af 6te Orden. 57° 46' 8" N. Br. 19° 0' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

610. Tønde udlægges. Djævnenow. Tyskland. I Djævnenow, mellem Woliner Sehaar og Sager, ontrent lige over for Roof skal i Sommeren 1908 uddybes. Ved Stedet udlægges midlertidig en sort Spidstønde, mærket 32 a.

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favnne til Meter og omvendt faas, samtøenge Oplagt strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

rod, cylindrisk Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser.

630. Klokketønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde. Prim Reefs. Hillsborough Bay. Prince Edward Island S.-Kyst. Klokketønden ved V.-Enden af Prim Reefs er ombyttet med en rod, cylindrisk Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Lys med hyppige Formørkelser.

631. Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde. Pubnico. Nova Scotia V.-Kyst. Fløjtetønden, som laa 6 Sm S. 38° V. fra Pubnico Harbour Fyr, er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet, cylindrisk Lys- og Fløjtetønde, mærket »Pubnico«. Den viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser.

632. Lystønde og Klokketønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. Thrumcap Shoal. Halifax. Nova Scotia S.-Kyst. Lystønden og Klokketønden ved Thrumcap Shoal er ombyttet med en rod cylindrisk Lys- og Klokketønde, der viser rødt Lys med hyppige Formørkelser.

633. Fløjtetønder ombyttet med Lys- og Fløjtetønder. Nova Scotia S.-Kyst. Fløjtetønden uden for Indløbet til Shelburne Harbour er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet, cylindrisk Lys- og Fløjtetønde, mærket »Shelburne«. Den viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser.

Fløjtetønden midt i Indløbet til Liverpool Bay er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet, cylindrisk Lys- og Fløjtetønde, mærket »Liverpool«. Den viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser.

Fløjtetønden ved Northeast Shoal er ombyttet med en sort, cylindrisk Lys- og Fløjtetønde, mærket »N. E. Shoal«. Den viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser. 44° 25' 54" N. Br. 64° 0' 2" V. Lgd.

634. Taagesignal oprettet. Watch Hill. Rhode Island. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Watch Hill Fyr gives Taagesignal med en Daboll Trompet, der hver 30 Sek. giver Et-Stød. Stød 5 Sek., Pause 25 Sek. 41° 18' 14" N. Br. 71° 51' 32" V. Lgd.

635. Fyr i Orden. New London Harbor. Long Island Sound. Connecticut. New London Harbor Fyr viser nu rødt Lys fra S. 22° V. til S. 63 $\frac{1}{2}$ ° V. 41° 19' 0" N. Br. 72° 5' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 320. Kjøbenhavn 1909).

636. Lystønde udlagt. New Haven Harbor. Long Island. Connecticut. Ontrent den 16. Marts 1909 udlægges i 4 m Vand en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., ud for Broen ved Sandy Point, fra Long Wharf Fyr i S. 1° V. og fra Fort Hude Point i S. 50 $\frac{1}{2}$ ° V. Den inddrages om Vinteren. Stumpetønde Party Bay Nr. 3, som ligger paa Stedet, forbliver liggende hele Aaret.

637. Ledelyr tændt. Bellevue. Fyr slukket. Christiana og Edgemoor. Delaware River. Den 15de Marts 1909 tændes Bellevue Ledelyr. Korfyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 3 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 10,7 m. Hvid Fyrbegyning med firkaftet Taarn, der staar c. $\frac{1}{2}$ Sm nedenfor Edgemoor Jernværker, fra Cherry Island forreste Ledelyr i S. 26 $\frac{1}{2}$ ° V. og fra Deep Water Point bageste Ledelyr i N. 12° V. 39° 44' 6" N. Br. 75° 30' 16" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt Blinkfyrt, der hver 2 $\frac{1}{2}$ Sek. viser Et-Blink, Blink $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 30 m. Synsviddens: 15 $\frac{1}{2}$ Sm. Sort, pyramideformet Jernbæke, der staar tæt N. for Broen paa N.-Siden af Indløbet til Christiana River, 1 $\frac{1}{2}$ Sm S. 35 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Korfyret. Holdt overet leder de i Løbet fra Cherry Island Flats Ledelinie til Schuener Ledge Ledelinie.

Samtidig slukkes Christiana og Edgemoor Fyr.

638. Vrag borttaget. Elizabeth River. Virginia. Vraget af »Milton S. Lankford«, der laa sunket i Elizabeth River, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 537. Kjøbenhavn 1909).

639. Grund fundet. Man of War Harbor. Key West. Florida. En lille 5 m Grund er fundet i Key West Harbor, $\frac{1}{2}$ Kbl SØ. fra Frankfort Bank East Edge sorte Stumpetønde Nr. 17.

611. Telegraf-Kabel afmærket. Kieler Havn. Til Afmærkning af Telegraf-Kabel i Kieler Handelshavn er paa Kysterne opført fire Paakere. Det er forbudt at ankre mellem dem. Paakerne belyses ikke.

II. Kattegat og Skagerrak.

612. Taagesignal oprettet. Tylo. Sverrig. Følgende Meddelelse fra det danske Konsulat i Göteborg er Taagesignalet ved Tylo's Fyr nu i Virksomhed. (Kort Nr. 187 og 211. Danske Løds, Side 232). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 160. Kjøbenhavn 1909).

613. Grund fundet. Drøbakskundet. Norge. En 5 m Baae er fundet c. 35 m SV. i V. fra den sorte og hvide Stage paa Drøbakskgrundnen. 59° 39' 57" N. Br. 10° 37' 38" Ø. Lgd. (Kort Nr. 196).

III. Nordsøen, Northavet og Hvide Hav.

614. Skydeøvelser. Weser. Tyskland. Fra 1. April til 9. Maj 1909 afholdes Skydeøvelser i Weser. Pladsen begrænses af Linjerne Tønde 16—Fædder-vunden 3 og Brinkamahløf I—Langfløjlen 1. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Forret, hvorfra der skydes, Dampere med rødt Flag ligger ude, og Pladsen er da spærret for al Sejlad. Desuden hejses Flag B paa Holteveg og Meyerstøkke Fyrtaarnet. Der skydes om Natten den 1., 2., 16., 21., 23. og 24. April, og Pladsen er da spærret for al Sejlads.

I den første Halvdel af April og fra 10. Maj til 30. August afholdes tillige Øvelser i det Ø-lige Farvand uden for den dybe Rende. Pladsen begrænses med N. af en Linie fra Tønde K over Tønde Y, med S. af Fort Langfløjlen II—Fort Brinkamahløf II og er afmærket med fire gamle Tønder med rødt Flag og spærret for al Sejlads. Desuden ligger Minekraner og Dampere ude. Anvisninger og Signaler skal ubetinget følges.

615. Lystønde udlagt. Weser. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønden Q i Dwaarsgat i Weser altes udlagt paa Station.

616. Vrag afmærket. Minsener Old Oog. Jæde. En Skonnert er sunket S. for Minsener Old Oog Baake. Tæt Ø. for Vraget, hvoraf enkelte Dele af Rejsningen er over Vandet, er udlagt en Vragtønde med Ø-lig Topbetegnelse. 53° 45' 10" N. Br. 8° 2' 17" Ø. Lgd.

617. Semineøvelser. Jæde. Fra 1. April til 1. Okt. 1909 afholdes Semineøvelser i Varelertief. Pladsen er afmærket med Klodsbojer med rødt Flag og er spærret for al Sejlads. Dampere, der fører rødt Flag og om Natten en rød Lanterne over en hvid Lanterne forude, ligger ved Pladsen.

618. Tidssignal forandret. Willemsort, Amsterdam, Rotterdam og Vlissingen. Holland. Fra den 1. Maj 1909 gives Tidssignalet i Willemsort, Amsterdam, Rotterdam og Vlissingen Kl. 0 Tim. 0 Min. 0 Sek. Middeltid i Amsterdam (Westertoren), hvilket er Kl. 23 Tim. 40 Min. 27 Sek. i Greenwich Middeltid.

619. Tønder flyttet. Hollandsch Diep. Zeeget van Brouwershaven. I Hollandsch Diep er Stumpønde Nr. 6 flyttet til 51° 41' 58" N. Br. 4° 32' 40" Ø. Lgd. Stumpønde Nr. 7 til 51° 42' 8" N. Br. 4° 33' 24" Ø. Lgd., og Stumpønde Nr. 13 med afkortet Kogele til 51° 43' 10" N. Br. 4° 37' 12" Ø. Lgd.

620. Tænding af Fyr. Whitty. England. Om kort Tid begynder Arbejdet paa Forlængelse af Ø- og V-Pieren ved Whitty Harbour. Paa Enden af V-Pierens Forlængelse tænkes to grønne, faste Fyr lodret for hinanden i 2 m Afstand, og paa Enden af Ø-Pierens Forlængelse to røde, faste Fyr. Lodret for hinanden i 2 m Afstand. Fyret paa V-Pieren: 54° 29' N. Br. 0° 36' V. Lgd.

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

621. Fyr forandret. Dieppe. Frankrig. Paa Grund af Arbejderne paa Ø-Molen ved det nye Indløb til Dieppe Havn er det røde, faste Fyr paa den gamle Ø-Mole nu fornyet fra N. 1° 10' til Kysten Ø. for Dieppe. 49° 56' 6" N. Br. 1° 4' 59" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3049. Kjøbenhavn 1908).

622. Vrag afmærket. Seine Munding. Sluppen »Providence« er sunket i Seine Munding. En grøn Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt ved Vraget. c. ½ Sm NV. for Tønden »Rater NO.« 49° 26' 51" N. Br. 0° 4' 28" Ø. Lgd.

623. Vrag borttaget. Dungeness. England. Vraget af Bugerbaaden »Sylven«, som laa sunket i Dungeness Ø-Bugt, er borttaget og Afmærkningen indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2953. Kjøbenhavn 1908).

624. Forandring af Fortønder. Portland Harbour. England S.-Kyst. I Portland Harbour er udlagt en Fortønde Nr. 1. 600 m N. 85° Ø., og Nr. 4. 650 m N. 19° V. fra Skorstøsten paa Kul-Pieren, som ligger paa 50° 34' N. Br. 2° 26' V. Lgd.

Fortønde Brig Nr. 2, som laa 640 m N. 32° V. fra Skorstøsten, er indtaget. Tønden Saphire II har nu Nr. 3.

625. Fortønde indtaget. Scalpay Sound. Isle of Skye. Hebrider. Den røde Fortønde i Scalpay Sound, 5 ½ Kl S. 72° V. fra Eilean Ghulliaman N.-Pylt, er indtaget. 57° 16' N. Br. 5° 56' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1146. Kjøbenhavn 1908).

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

626. Lystønde flyttet. Banc de Paehan. Gironde. Frankrig. Den røde Lystønde Nr. 304, der viser grønt Lys, ved Ø-Kant af Banc de Paehan i Gironde, er flyttet c. 70 m NB. hen. 44° 39' 39" N. Br. 0° 33' 16" V. Lgd.

627. Grunde. Muros Bay. Spanien V.-Kyst. I Muros Bay er følgende (runde) fundet:

Baya Rocks strækker sig ¼ Sm længere Ø. eller end angivet i Kortet, og der er under 9 m Vand ¼ Sm VSV. for dem. 42° 41' N. Br. 9° 3' V. Lgd.
En 2 m Grund 3 Kl S. 62° V. fra N.-Enden af Rencadora Point, som ligger paa 42° 40' N. Br. 9° 1' V. Lgd.
En 3 m Grund 7 ½ Kl N. 25° V. fra N.-Enden af Rencadora Point.
En 2 m Grund 5 Kl N. 40° V. fra Fliguetra loock, som ligger paa 42° 44' N. Br. 8° 59' V. Lgd.
En 1 m Grund 18 Kl N. 85° V. fra S.-Enden af Quebra Island, som ligger paa 42° 46' N. Br. 8° 57' V. Lgd.

En 4 m Grund 14 Kl S. 82° V. fra S.-Enden af Quebra Island.
En 1 m Grund 10 ½ Kl S. 62° V. fra S.-Enden af Quebra Island.
En 3 m Grund 8 ½ Kl S. 76° V. fra S.-Enden af Quebra Island.
Det engelske Admiralty Kort Nr. 1736 er upaarlideligt.

628. Grunde. Arosa Bay. Spanien V.-Kyst. I Arosa Bay er følgende (runde) fundet:

En 2 m Grund 2. Sm N. 28° V. fra Salvora Island Fyr, som ligger paa 42° 28' N. Br. 9° 0' V. Lgd.

Molten Ceutoleira Rocks og Sarro Rocks er der en Ryg med kun 7 m Vand. En 7 m Grund 4. Sm N. 54° Ø. fra Salvora Island Fyr, og i N. 71° V. fra San Martin del Grove Kirke.

Under 2 m 2. Kl N. 12° V. fra NØ-Enden af Arosa Island. Der er Dybder paa under 18 m til ½ Sm N. for denne Pylt.
I Carril Bay strækker Aurora Shoal sig ½ Kl længere Ø. ud end angivet i Kortet, og der ligger flere 3. Pulter uden for den angivne 3. m Kurve i Kortet. De engelske Admiralty Kort Nr. 1738 og 1768 er upaarlidelige.

629. Fyrtønde ombyttet med Lys- og Føletønde. Indian Rocks. Prince Edward Island S.-Kyst. Fyrtønden SV. for Indian Rocks er ombyttet med en

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

640. Ledefyr tændt. Sabine Pass, Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Sabine Pass. er tændt to Ledefyr. Forfyrret er et rødt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake med rødt Fyrhus, der staar i 5 m Vand i den N.-lige Forlængelse af Midten af den ydre Del af den gravede Rende. Flammeens Højde: 9 m. 29° 41' 25" N. Br. 93° 50' 12" V. Lgd. Bogfyrret er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake med rødt Fyrhus, $\frac{1}{2}$ Sm N. 13 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Forfyrret. Flammeens Højde: 14 m. 29° 42' 0" N. Br. 93° 50' 22" V. Lgd. Holdt overet leder de i den gravede Rende find mellem Benningerne til den første Bøjning.

641. Fyr tændt. Tampico Harbor, Mexiko. Paa Enden af den N.-lige Bøgebryder ved Tampico er tændt et hvidt Fyr med To-Formørkelser. Flammeens Højde: 17 m. Synsviddelen: 13 Sm. Fyrapparat af 4de Orden. 22° 16' 0" N. Br. 97° 48' 40" V. Lgd.

642. Forandring i Afmærkning. Ascension Bay, Yucatan. I Ascension Bay er Afmærkningen forandret saaledes:

Nichaabin røde Spidstønde med Kegle er udlagt S. for Revet i 5,5 m Vand, fra Punta Allen Fyr i S. 76 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra Culebra Cay NV.-Pynt i N. 47° Ø.

En sort Spidstønde Nr. 1 med Cylinder er udlagt i 7,5 m Vand, fra Punta Allen Fyr i S. 52 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra Culebra Cay NV.-Pynt i N. 68° Ø.

En sort Spidstønde Nr. 3 med Cylinder er udlagt i 3,7 m Vand, fra Punta Allen Fyr i S. 41 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra Culebra Cay NV.-Pynt i N. 64° Ø.

En rød Spidstønde Nr. 2 med Kegle er udlagt i 4,5 m Vand, fra Punta Allen Fyr i S. 32° Ø., og fra Culebra Cay NV.-Pynt i N. 63° Ø.

En rød Spidstønde Nr. 4 med Kegle er udlagt i 5,5 m Vand, fra Punta Allen Fyr i S. 20° Ø., og fra Culebra Cay NV.-Pynt i N. 63 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

En rød Spidstønde Nr. 6 med Kegle er udlagt i 4,5 m Vand, fra Punta Allen Fyr i S. 8 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Culebra Cay NV.-Pynt i N. 47 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

En rød Spidstønde Nr. 8 er udlagt i 4,5 m Vand, fra Punta Allen Fyr i S. 71° V., og fra Culebra Cay NV.-Pynt i N. 45 $\frac{1}{2}$ ° V.

Den sorte Spidstønde Nr. 5 med Cylinder, der har 3 Sm S. 4° V. fra Fyret, er inddraget.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

643. Fyr tændt. Cape Guaratiba, Brasilien. Paa Roza Islet tæt ved Cape Guaratiba er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Blink. Flammeens Højde: 42 m. Synsviddelen: 18 Sm. Fyrapparat af 5te Orden. Hvidt, firkaantet, c. 10 m højt Taarn. 23° 4' 20" S. Br. 43° 33' 5" V. Lgd.

644. Fyr tændt. Lago de Santos, Santos. Paa Lago de Santos er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Flammeens Højde: 37 m. Synsviddelen: 17 Sm. Fyrapparat af 6te Orden. Rød Fyrbygning. 24° 19' 30" S. Br. 46° 10' 15" V. Lgd.

645. Grund fundet. Churruco Island S. Chonos Arkipel, Chili. En Klippe, der netop falder for ved Lavvande, ligger mellem de to største Smaaber S. for Churruco Island. 45° 22' 50" S. Br. 73° 38' 30" V. Lgd. Intet af de tre Løb mellem Churruco Island og Traiguera Island kan betragtes som sikkert.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

646. Fyr slukket. Viareggio, Italien V.-Kyst. Det røde Fyr paa N.-Molen og det grønne Fyr paa S.-Molen ved Indløbet til Viareggio er bortskyllet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Marts 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	76— $\frac{1}{4}$	76 $\frac{1}{8}$	77
Danmark		—	—
Norden	71 $\frac{1}{8}$ —72	71 $\frac{1}{4}$	72 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn		27 $\frac{1}{4}$	27 $\frac{3}{4}$
Carl		64	66
Dannebrog		64	65
Skjold		—	—
Urania		—	—
Union		28	30
Dampsk. af 1896		64	65
Hejmdal		77 $\frac{1}{8}$	86
Østasiatiske	132—131 $\frac{1}{8}$	131 $\frac{1}{8}$	131 $\frac{3}{4}$
Østersøen		—	—
Nordsean		—	—
Gorm		65	74
Torm		30	60
Inga		20	36
Cimbria		—	—
Vesterhavet		55	65
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		1	10
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		37 $\frac{1}{4}$	38
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88.		—	—
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.-Selsk.		97 $\frac{1}{8}$	100
5% Østasiask Komp.		—	—
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats.		95	95 $\frac{1}{8}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.		85 $\frac{1}{4}$	85 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns. Kreditk.		88	90
4% — — — 2. Serie.		93 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$
4% — — — 1.		96 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf.		88	85 $\frac{1}{2}$
4% — — — 7.		92 $\frac{1}{4}$	93
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk.		91 $\frac{1}{8}$	91 $\frac{1}{4}$
4% Østift. Kreditf.		93 $\frac{1}{4}$	93 $\frac{1}{2}$

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	155		154 $\frac{1}{2}$	155 $\frac{1}{4}$
Privatbank	103 $\frac{3}{4}$	—104	103 $\frac{3}{4}$	104
Landmandsbank	134 $\frac{1}{4}$		131	134 $\frac{1}{4}$
Handelsbank			128	128 $\frac{1}{4}$
Grundejerbank			35 $\frac{1}{4}$	36
Burm. & Wain	63 $\frac{1}{2}$	—64 $\frac{1}{4}$	64	64 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnsk.			92	93 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.	245 $\frac{1}{2}$	—245 $\frac{3}{4}$	245 $\frac{1}{2}$	245 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	140		139 $\frac{3}{4}$	140 $\frac{1}{4}$

Vekselkurser d. 16. Marts 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.86
London	18.24	18.21
Paris	72.30	
Amsterdam	150.70	
Wien	76.10	

Notering paa Berlins Børs d. 16. Marts 1909.

Russiske Noter	215.40
4% Russiske Consols.	82.40
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit.	75.00
5% Mexikanske 1899	100.20
5% Rumænske Stats	101.00
4% — — 1890	92.60

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

„Foren. Dampsk.“ 32,000, „Norden“ 20,000, „København“ 4,000, „Carl“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 8,000, „Dansk-russisk“ 36,000, „Østasiatisk“ 88,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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

647. Lystønde brænder permanent. Karachi. Forinden V.-Kyst. Det røde Fyr med Formørkelse paa den ydre Ø-lige Tønde ved Indløbet til Karachi Havn brænder hele Aaret. 24° 47' N. Br. 66° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende Nr. 2976. Kjøbenhavn 1908).

648. Tønde udlagt. Colombo. Ceylon V.-Kyst. En sort og hvid tærmet Tønde er udlagt ved det S-lige Indløb til Colombo Harbour paa det Sted, hvor Hovedet af SV-Bølgebrøderens Forlængelse skal ligge, og 2 Kol N. 15° V. fra Fyret paa den nærværende Ende af Bølgebrøderen. Tønden indtrages fra 15. April til 15. Oktober. Man bør benytte det N-lige Indløb. 6° 57' N. Br. 79° 30' Ø. Lgd.

Vulcan. Berlin, Krogh, afg. Stax 4./3. til Rouen. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Barry 10./3. — Roma, v. Thun, ank. Barry 16./3.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 13./3. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Grimsby 15./3. — Jonsborg, Mathiesen, ank. Rotterdam 4./3. — Rosenborg, Schultz, ank. Korsør 16./3. — Uranienborg, Schmidt, afg. Königsberg 14./3. til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Cardiff 16./3. — Klampenborg, Winther, ank. Blyth 11./3. — Silkeborg, Pedersen, ank. Libau 16./3. — Tuborg, Schmidt, afg. West Hartlepool 17./3. til Kjøbenhavn.

Neptun. Dansborg, Köhl, afg. Lübeck 14./3. til Dunston. — Jægersborg, Larsen, afg. Newcastle 13./3. til Neufahrwasser. — Kallundborg, Nielsen, ank. Barry 16./3. — Taarnborg, Matzen, ank. Odense 16./3.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Methil 17./4. til Neufahrwasser.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Pillau 16./4.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Rotterdam 17./4. til Blyth. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Grangemouth 18./3. til Kjøbenhavn.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Emden 16./3.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Grangemouth 16./3. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Rotterdam 17./3. — Elna, Ratje, afg. West Hartlepool 5./3. — Therese, Pedersen, ank. Granton 17./3. — Jeanne, Løffler, afg. Almeria 11./3. — Daisy, Lagesen, afg. Tyne Dock 11./3.

Jylland. Ebba, Thomsen, pass. Konstantinopel 13./3. for Randers. — Ingrid, Winther, afg. Ancona 15./3. til Marseille.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Blyth 13./3. til Nykjøbing F. — Alox, Skon, ank. Aarhus 14./3. — Dagny, Sørensen, pass. Fredericia 16./3. for Aabenraa. — Mary, Clausen, ank. Burryport 16./3.

Det estasiatiske Kompagni. Samui, Licht, ank. Middlesbrough 16./3. — Chapman, Hansen-Raun, afg. Suez 9./3. til Colombo.

Tranquebar, van Dours, afg. Hongkong 15./3. til Shanghai. — Bandon, Thomsen, afg. Bangkok 17./3. til Singapore. — Cathay, Kruse, afg. Moji 16./3. til Shanghai. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Anamba, Juel-Hansen, ank. Port Said 11./3. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Sibirien, Rambusch, ank. Newcastle 16./3. — Cambodia, Knudsen, afg. Mangalore 12./3. til Aden. — Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 12./3. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. Paramaribo 14./3. til Trinidad. — St. Jan, Iugemann, afg. St. Thomas 2./3. til Havre.

Æra. Energi, Svane, ank. Kalundborg 16./3.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 6./3. — Holene, Sørensen, ank. Lihau 17./3. — Agnete, Farup, ank. Aarhus 16./3. — Alice, Schultz, afg. Boston 14./3.

Svendson & Christensen. Ajax, Brøsen, ank. Methil 17./3. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Cardiff 10./3. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Helsingør 18./3. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Cardiff 17./3.

Alfred Christensen. Urania, Clausen, ank. Kiel 18./2. — Svend, Schmidt, afg. Drammen 13./3. — Nordland, Møller, ank. Rotterdam 14./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Refshaleen 17./3. — England, Andersen, ank. Kjøge 2./3. — Holland, Nielsen, afg. Methil 16./3. — Europa, Hansen, ank. Barry Dock 6./3. Frankrig, Friis, passeret Skagen 15./3. for Swinemünde.

H. Kirschner. Newton, Andersen, afg. Spezia 16./3. til Livorno. — Fulton, Jørgensen, er afg. fra Antwerpen til Genua. — Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16./3.

Frem. Austa, afg. Barry 15./3. til Barcelona. — Freja, ank. Stolpemünde 15./3. — Vera, afg. Königsberg 13./3. til Rotterdam.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Porto Empedocle 15./3. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Ipswich 16./3. til Grimsby. — Ove Gjedde, Jaus, afg. Swansea 14./3. til Catania.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Aarhus 13./3. til Seaham. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 14./3.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Hartlepool 14./3. — Russia, Poulsen, afg. Burrianna 15./3. — Carl Hecksher, Starck, ank. Valencia 14./3. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 11./3. — Normannia, Eriksen, afg. Barcelona 12./3. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 2./3. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 15./3. — Livonia, Lindberg, ank. St. Louis de Rhone 14./3.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Sagunto 27./2. — Patria, Nielsen, ank. New Orleans 15./3. — Gratia, Sorensen, ank. Barry 17./3. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 13./3.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Algier 14./3. — Gallia, Petersen, ank. Progreso 13./3. — Caledonia, Hansen, ank. Puerto Barrios 14./3. — Sarmatia, Petersen, afg. Filadelfia 16./3. — Kotonia, Rasmussen, afg. Savona 15./3.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Bilbao 13./3. — Estonia, Winckler, afg. Genua 17./3. — Granaria, Jorgensen, ank. Filadelfia 9./3. — Carbonia, Mathiasen, ank. Libau 15./3.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Granton 17./3. — Selandia, Troensegaard, ank. Kjøbenhavn 13./3. — Boscia, Skovgaard, afg. Tampico 14./3. — Frumentia, Andersen, afg. Agua Amargo 4./3. — Secalia, Jensen, ank. Vera Cruz 10./3.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 10./3.

Sejlskibe.

Svendborg. Martin, Wilde, ank. St. Davids Red 11./3. — Minerva, Fuglsang, ank. Fowey 11./3. — Ruth, Fallentin, ank. Brightlingsea 11./3. — Primula, Carlsen, ank. St. Maao 12./3. — Rosa, Rasmussen, ank. Dover 12./3. — Henry Broke, Rasmussen, ank. Plymouth 14./3. — Britannia, Rasmussen, ank. Skagens Havn 15./3. — Agnes, Christensen, ank. St. Ybes 14./3. — London, Andersen, ank. Cuxhafen 14./3. — Martin, Wilde, ank. Brewick 13./3. — Galathea, Jensen, ank. Hartlepool 16./3. — Norden, Andreasen, ank. St. Ybes 16./3. — Valborg, Rasmussen, ank. Skagens Havn 16./3.

Ærs. Caroline, Kock, ank. Hamburg 15./3. — Salus, Jensen, ank. Middlesbro 15./3. — Kirstine Jensen, Jorgensen, afg. Methil 13./3. til Svendborg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 19. Marts 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Isforholdene i Frihavnen og den Gamle Havn. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibselterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag den 31. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 16. Marts 1909.

Bestyrelsen.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkerteste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S. Møller og Jochumsen, Horsens.

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 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 24. Marts d. A. Kl. 1 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 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 6. Marts 1909.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 24. Marts d. A. Kl. 1½ i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 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 6. Marts 1909.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 24. Marts d. A. Kl. 2 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 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 6. Marts 1909.

C. K. Hansen.

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

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.

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 450 & 500.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

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 Conscience, 21, Tel. 1762.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.

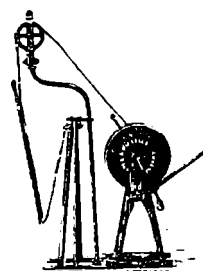
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincohns“. Telefon 3283.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KATDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af
Rotter og Uæj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul

„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

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 Baadenees Førere tale Dansk.
Skandinavisk og Engelsk.

„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 Plade 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettelinie à 45mm Bredder 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plade 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 23. Marts 1909.

16. 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:
 Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min Illustrerede Prislister.



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

Stub & Nielsen
 Trælastforretning
 Strandboulevarden 8 (ved Frihavnen). Tlf. 4228 & 9928.
Skotplanker, Tømmer, Garnering, Dunage.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.
 Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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.

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

Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
 Levanger — 7.00
 Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
 til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.
Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

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 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“.

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


 med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjøbmagergade 13.

Skibshypothekbanken
 Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe. Telef. 9052

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

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 6. April Kl. 3 Eftermiddag i sit ny Lokale, Ny Toldbodgade 1, med følgende Dagsordenen:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, den 22. Marts 1909.

Bestyrelsen.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Farrejer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

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 Statsbannedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

De private Assurandører Hm.

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
Privat.

Telefon-Nr.
6.



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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensens.

Telefon 2262.

Sandballast

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 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 Søuhre.

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

Kjøbenhavn, d. 23. Marts 1909.

Bestyrelsen for Hamburg—Amerika Linien har besluttet ikke at betale Udbytte for Aaret 1908. For de tre foregaaende Aar har Aktionærernes Udbytte været følgende:

1907 6 pCt.
1906 10 pCt.
1905 11 pCt.

Brutto-Udbyttet i 1908 var 800,000 £. imod 1,250,000 £ i 1907 og 1,600,000 £ i 1906. Efter at have betalt Renterne af Preference Aktierne bliver der 650,000 £, som anvendes til Afskrivninger. Selskabets løbende Gæld er gaaet ned fra 800,000 £ i 1907 til 300,000 £ i 1908.

Hovedaarsagen til den paafaldende Tilbagegang i Indtægterne siges at være Formindskelsen af Udvandringen til Amerika, der først og fremmest skyldes de daarlige Tider i Amerika, siger »Shipp. Gaz.« Denne Del af Selskabets Virksomhed er imidlertid nu ved at bedre sig efter det Tryk, som har hvilet paa den i 1908.

Selskabets Bestyrelse henviser til den odelæggende Konkurrence, som har været paaført den tyske Linie af »Lusitania« og »Mauretania«. Bygningen af disse rekord-sættende Skibe, siges der i Selskabets Beretning, har haft og har endnu den sørgeligste Indflydelse paa Rederiforeningen. Det maa indrømmes, at de tyske Dampskibslinier ved den internationale Konkurrences Krav er kommet under et vist Tryk i denne Retning. Tilsynkomsten af de ny Cunard Kæmper vækker et naturligt Ønske om at bygge lige saa store eller endnu større Skibe, da Dampskibsselskaberne har at gøre med det internationale Publikum, som søger de komfortableste og mest luksuriøse Skibe. Man kan ikke skjule den Kendsgerning, at Nødvendigheden af at bygge kæmpeskibe har fremskyndet en Æra, der kræver i højeste Grad trykkende Udgifter.

I Anledning af ovenstaaende Beretning skriver »Frankfurter Zeitung«, at i den nævnte Indtægt af 800,000 £, er de 80,000 £, som Morgan Trusten skal betale de to store, tyske Dampskibs-Selskaber, ikke indbefattet. Bestemmelsen om at anvende 650,000 £ til Afskrivninger og Reserve kan ikke ret godt taale Sammenligning med Afskrivningerne i 1907, da der hertil blev anvendt 730,000 £, til Assurance, til Reserve 75,000 £. og til Fornylesfonden 82,000 £. Bestyrelsen betragter imidlertid det ovennævnte Beløb som tilstrækkeligt i Betragtning af det store Beløb, der anvendtes til Afskrivninger det foregaaende Aar i Forbindelse med, at en betydelig Del af Flaaden er lagt op, og derfor unddraget Slitage.

»Morning Post«s Berliner Korrespondent bemærker, at det uheldige Indtryk, der er fremkaldt ved Bestyrelsens Bekendtgørelse, bliver noget opvejet ved de bedre Udsigter for Emigranttrafikken til Amerika i indeværende Aar. Antallet af Udvandrere, som har passeret Hamburg paa Vejen til Amerika i Januar d. A., var 8.767 imod 4.003 i Januar 1908, og i Februar i Aar 11.706 imod 4.006 i samme Maaned 1908.

Hele Tallet for de to Maaneder i Aar er derfor 20.473 meddens det i 1908 kun var 8.009: for de tilsvarende Maaneder i 1907 var det imidlertid 26.169.

Udenrigsministeriet meddeler:

Det er forbudt i Italien uden Tilladelse at bære Vaaben (Revolver, Dolk, Toldekniv o. s. v.), og Overtrædelse af Forbudet medfører selv om vedkommende har været ganske ukendt med dette, meget strænge Straffe (i Reglen baade Bøde- og Fængselsstraf samt Vaabenets Konfiskation).

Da det i Følge Indberetninger fra de danske Konsulater i Italien gentagne Gange er sket, at Danske (navnlig Søfolk) har gjort sig skyldige i Overtrædelse af dette Forbud, skal Udenrigsministeriet herved paany

henlede Opmærksomheden paa det og skal særlig henstille til de ansvarshavende paa danske Skibe, der anløber italienske Havne, at paase, at Mandskabet ikke medtager Vaaben under Besøg i Land.

Tillæg til Strandingsloven af 10. April 1895. Folketingsudvalget har Tirsdag d. 16. ds. afgivet Betænkning om Lovforslaget om Tillæg til Strandingsloven af 10. April 1895. Udvalget erkender, at Lovforslaget i Landstinget er undergaaet Forbedringer, og navnlig gælder dette de andrede §§ 2, 4 og 12. Det har derfor ogsaa kun foretaget et Par smaa Forandringer, der er uden principiel Betydning, men som formentlig tjener til at klargøre Lovforslagets Tekst og forebygge Stridigheder.

Under Lovforslagets Behandling i Landstinget rejstes fra en enkelt Side stærke Anker imod de Kontrakter, som et Bjergnings-selskab har oprettet med Kystboerne paa adskillige Steder, og hvorved disse forpligter sig til ikke at medvirke ved Bjergningsforetagender, udførte af andre end det nævnte Selskab. Udvalget har haft sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag, men har — for ikke at lægge Lovforslaget Hindringer i Vejen — undladt at stille Forslag i saa Henseende, hvorimod Udvalget under et Samraad med Justitsministeren har paataalt Sagen og opfordret ham til at lade den undersøge og eventuelt snarest at fremsætte Forslag desangaaende.

Østasiatisk Kompagni. Ved et i Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni afholdt Bestyrelsesmøde blev det besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, at der efter foretagne Afskrivninger til Beløb Kr. 791,876.64 betales 8 pCt. i Udbytte, henlægges 150,000 Kr. til Reservefonden, saaledes at denne vil udgøre 25 pCt. af Aktiekapitalen, og at der i ny Regning overføres Kr. 208,407.98. Generalforsamlingen er fastsat til den 10. April.

Vi har modtaget Beretning fra Stiftelsen Georg Stages Minde for Aaret 1908. Af denne fremgaar det, at Skoleskibet »Georg Stage« fra 1. April til 30. September 1908, ført af Premierløjtnant Harttung, har været paa Øvelsestogt med 80 Elever. Den første Maaned tilbragtes med Sejlads i Sundet, hvorefter Skibet foretog Ture i Kattegat og Store Belt. Den 30. Maj afsejledes til Libau, senere besøgte Kristiansø og Bornholm. Fra 5. til 13. August var Skibet i Leith, hvor 22 af Eleverne blev forhyret. Paa Hjemvejen blev Moss anløbet og senere Svendborg, hvor en Del Elever forhyredes. Togtet afsluttedes d. 30. September.

Elevernes Undervisning har omfattet Rejsningsøvelser, Manøvrer, Roning og Vrikning, Skibmanding, Styling, Logning og Lodning, Sejlmageri, Teori og Svømning. Ved Undervisningen i teoretisk Sømandskab er Kusk-Jensens Bog benyttet. Denne Bog foreres alle de Elever, der gaar til Søs efter Togtet. De fire Understyrmænd, der har gjort Tjeneste som Underlærere, har haft god Lejlighed til at uddanne sig i Observationer, i praktisk Navigering og Manøvrer og har benyttet den godt.

Vi har modtaget »Samling af Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender« for 1908, udgivet af Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening J. Jantzen i Kristiania. Den foreliggende Samling er den 9. Aargang og indeholder Commentar, Domme og Afhandlinger. Særetslig Literatur, Maanedsbefragtning (af Bestyrer Jantzen), Resumé af Dommenes Indhold, Sagregister, Fortegnelse over Sagernes Parter, Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere, Fortegnelse over Domstolene

og Fortegnelse over de i Dommene etc. citerede Paragrafer i Søloven.

Den foreliggende Samling frembyder en let Adgang for Folk, som er interesseret i Søfartsspørgsmaal, til at gøre sig bekendt med en Mængde vigtige Afgørelser, som er truffet af Domstolene i alle tre nordiske Riger. Samlingen kan derfor anbefales paa det bedste til alle søfartsinteresserede Kredse.

Fra Hr. Underkanoner Wessel, St. Kongensgade 149, har vi modtaget et farveltrykt Kort, der viser de 23 Baaker med forskellige Topbetegnelser, der er opført langs Jyllands Vestkyst, fra Blaaavands Huk til Skagen.

Kortet faas til en Pris af 60 Øre.

Som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse afholder Dampskibsselskabet Ajax Generalforsamling d. 26. Marts.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 122/1908, afsagt den 10. Marts 1909. Det forenede Dampskibsselskab mod Tømmerhandler Ludvig Olsen.

Efterat Tømmerhandler L. Olsen hersteds af et tysk Firma havde købt et Parti Telegrafstænger, som skulde afsendes fra St. Petersborg til Horsens, ankom Partiet i Løbet af Efteraaret 1907 med flere af D. F. D. S.' Skibe til Kjøbenhavn, hvorfra Stængerne efter at være omladet i andre af Selskabets Skibe sendtes videre til Horsens. Medens Kobesummen var bestemt efter Stængernes Antal og Længde uden Hensyn til deres Kubikindhold, var Fragten fastsat til 15 sh. pr. 50 eng. Kubikfod, og paa hvert af Konnossementerne fandtes Paategning saavel om det angivne Kubikindhold som om den herefter udregnede i Kjøbenhavn betalbare Fragt for den paagældende Sendning.

Allerede under Omladningen i Kjøbenhavn havde Dampskibsselskabets Folk ment at kunne se, at Ladningen havde et større Kubikindhold end angivet paa Konnossementerne. Herpaa gjorde de ogsaa Tømmerhandler Olsen opmærksom, da denne, hvis Sælger var i Mora med Leveringen, henvendte sig hos Dampskibsselskabet for at søge Omladningen fremskyndet. Der blev dog ikke foretaget nogen Opmaaling fra Selskabets Side, hverken i Kjøbenhavn eller i Horsens, og Fragten blev da ogsaa, overensstemmende med Konnossementernes Udvisende, opkrævet hos og erlagt af Tømmerhandler Olsen.

Ved de af Toldvæsnets i Horsens foretagne Opmaalinger af Ladningerne, efterhaanden som de indkom, opmaalt de paagældende Sendinger til 14.551 danske Kubikfod, medens der efter Konnossementerne skulde være ialt 13.878 eng. Kubikfod.

Den Fragt, der efter Konnossementernes Udvisende skulde betales, indkrævede Dampskibsselskabet hos Olsen i Løbet af September og Oktober 1907 og gav ham uforbeholden Kvittering derfor. Senere har Selskabet sendt Tømmerhandler Olsen, der uden Indsigelse havde betalt Tolden overensstemmende med Toldvæsnets Opmaaling, Regning ogsaa for den yderligere Fragt, der vilde svare til det af Toldvæsnets opmaalte Kvantum.

Da Olsen nægtede at betale dette, har Selskabet anlagt nærværende Sag, hvorunder det paastaar Tømmerhandler Olsen tilpligtet at betale denne Restfragt med Kr. 545.80 med Renter og Sagens Omkostninger, medens Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Sølovens § 154 hjemler ikke Citanterne Ret til at afkræve Ladningsmodtageren større Fragt end angivet paa Konnossementerne. En disse paatrykt »Straffebestemmelse«, gaaende ud paa, at der »ved urigtig Angivelse af Vægt, Indhold eller Kvantum vil blive krævet tredobbelt Fragt« vil ikke kunne komme til Anvendelse overfor Ladningsmodtageren.

Citanterne har imidlertid paaberaabt sig, at Indstævnte under Omladningen i Kjøbenhavn, skal have afgivet Løfte om at betale Fragt for det mulig overskydende Kvantum. Dette er imidlertid ikke mod Indstævntes Bemægtelse tilstrækkelig bevist, ligesaa lidt som Rigtigheden af de af Toldvæsnets foretagne Opmaalinger er dokumenteret.

Indstævnte vil herefter være at frifinde for Citanternes Tiltale, hvorhos disse findes at burde betale Indstævnte Sagens Omkostninger med 75 Kr.

Staten og Skibsfarten.

Gennem Sekretæren for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har vi fra en ældre Skibsfører modtaget følgende:

Hvad er Staten? Den er efter mit Begreb en Husholdning, som omfatter alle Landets Indvaanere; disse burde altsaa være ligeberettiget til at nyde godt af denne Husholdningskasse.

Fra 1880—88 besejlede jeg Atlanterhavet som Skibsfører, men fra 1889 til Dato har jeg besejlet de danske Havne med mit eget, lille Skib og har i den Tid fulgt lidt med paa Udviklingens Omraade. Lægger man nu Mærke til de forskellige Landboforeninger, som kommer ind under Begrebet »landøkonomiske«: »Den ædle Hesteavl's Fremme«, »Hingsteavl's«, »Tyreavl's«, »Svineavl's« og »Fjerkræ-Foreninger« og m. fl.: alle har de Statshjælp. Naar en Landmand ejer blot en Brøkdæl af, hvad en Landejendom koster, kan han faa Resten som Statslaan til en billig Rente.

Saa er der Arbejdsløshedskasser, hvor de kan søge til, som foretrækker dem fremfor at arbejde for en rimelig Betaling paa Landet.

Naar man saa betragter den Del af Staten, som har sit Erhverv ved Søen, saa kan en Fisker, naar han ejer 10 pCt. af, hvad et Skib koster, faa Resten som Statslaan, men hvad kan en almindelig Sømand, som sejler i Fragtfart, faa? Ingenting! Jo, han kan faa en lille Hjælp til at lade den lovbefalede Eksamen, men efter den Tid gøres der alt muligt for at odelægge ham. Er en Sømand kommet saa vidt, at han har faaet et lille Skib, da har jeg gjort den Erfaring, at Staten er hans værste Fjende. Skal der f. Eks. sendes en Vognladning fra Svendborg til Nykjøbing F., da ved vi jo, at den skal passere Nyborg—Korsør—Masnedssund og Orehoved Færgelejer; disse Anlæg har kostet Millioner, men de passerer gratis, for det er »Statens«; der betales kun Distancefragt fra Svendborg til Nykjøbing F.; skal jeg derimod have dette Parti i mit lille Skib, da skal jeg ikke alene betale Havnepenge af mit Skib, men ogsaa Bropenge af Varerne baade i Svendborg og Nykjøbing F., fordi Havnen tilhører »Kommunen«. Naar disse Beløb først bliver fradraget Banefragten, bliver der kun ganske lidt tilbage til Fragt af Skibet og Hyre til Mandskabet; det samme Resultat faar man, naar man f. Eks. betragter en Rejse fra Höganäs i Sverige til Odense og for Resten mange andre Steder. Der er blevet mig fortalt, at Korsør Færgeleje daglig passerer af 150 lastede Vogne à 20,000 Pd.; tænker vi os nu, at Orehoved og

Masnedø, Korsør og Nyborg, Strib og Fredericia passeret daglig af samme Antal Vogne, og dette Gods blev beskattet med 2 Øre pr. 100 Pd. for hvert Færgeleje det passerede, det vilde aarlig udgøre $150 \times 6 \times 4 \times 365$ eller 1,314,000 Kr. Dette vilde jo blive en betydelig Hjælp til at forrente den Kapital, som er anbragt i Færgelejer og Færger, altsaa en Fordel for Staten, og samtidig vilde dette Beløb blive et indirekte Tilskud til den danske Kystfart. Og hvilken Betydning vilde det ikke have for de c. 1,000 smaa Skibe, som besørger Kystfarten, om de kunde opnaa dette Overskud til Deling, i Stedet for inlet.

Saa er der Aktieloven. Der er i de senere Aar bygget mange mindre Skibe paa Aktier.

Selskaber, hvis fuldt indbetalte Aktiekapital har andraget 15,000 Kr. og derover, smaa, men sunde Foretagender. Dette skal jo nu forbydes ved Lov, rimeligvis paa Grund af de Svindlerier, som foregaar paa Landjorden med i k k e indbetalt Aktiekapital.

Dernæst kommer de ved Kunst frembragte Forhindringer i Form af Broer over Søvejene; vi har allerede nogle, men den værste er endnu kun projekteret, det er Broen fra Masnedø til Falster. Der passerer paa dette Sted i et Aar Tusinder af Skibe; jeg har ved en Lejlighed med vestlig Storm talt 46 Ankerliggere Øst for Masnedø. Naar der bliver bygget en Bro fra Masnedø til Orehoved, vil det blive umuligt at bjerge Skib og Gods med en nordvestlig Storm en mørk Nat og med en Strøm af flere Miles Fart.

Jeg er ikke Vandbygningskyndig, men naar der er foreslaaet at bygge Tunnel under Lille Bælt, hvor der inlet Sted er mindre end 10 Favne Vand, skulde man tro, det var lettere, at bygge en Tunnel fra Masnedø til Orehoved, hvor der inlet Sted er over 7 Favne Vand. Kunde dette Projekt blive forandret fra Bro til Tunnel, da vilde det glæde alle dem, som skal passere dette Sted med Skib og ikke mindst Assurandørerne.

Jeg misunder hverken Landarbejderne eller Fiskerne eller andre, som har Tilskud fra Statskassen, men da disse Beløb stadig forhøjes paa de aarlige Finanslove, finder jeg det mærkeligt, at der aldrig er fremkommet noget Forslag om, at en Sømand, som vil bygge et Skib til Fragtfart, skal kunne faa et Statslaan til billig Rente, det er jo soleklart, at det er lettere at forrente og afdrage en Gæld til 3 pCt. end til 5 à 5½ pCt. Alt tyder paa, at den Stand, som befærer »De Danskes Vej til Ros og Magt« ikke hører med til Staten, naar der skal »hales«, kun naar der skal »betales«.

H. P. H.,
Skibsfører.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Sejladsen fremdeles stille paa Grund af vedvarende Ishindring i Forbindelse med Mangel paa Fragter, saa at der ikke gøres nogen nævneværdige Befragninger. Tilbudene er overalt saa lave, at Rederne foretrækker at lade Skibene forblive fri.

Returfragter Vest fra er fremdeles matte og uden Liv, saa at der heller ikke her foregaar Befragninger, som er værd at notere.

Markedet for de mindre Skibe er fremdeles uden Forandringer, men forhaabentlig vil det nu indtraadte Omslag i Vejret snart bevirke, at Sejladsen kan begynde i sit fulde Omfang. Ogsaa i sidste Uge er kun faa Befragninger afsluttet, saaledes sluttedes fra Kjøbenhavn til Neksø Majs 15 Øre og Ammoniak til Memel 4 Mk.

Fra Vestsverig noteres enkelte Stenlaster samt nogle Trælaste til Limfjorden 9 à 9½ Øre pr. Kbfd.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Vøsterhavet«

har afholdt aarlig Generalforsamling i Esbjerg. Selskabet ejer 19 Skibe, der i Aarets Løb har indsejlet en Indlagt paa Kr. 2,347,749.44, de samlede Udgifter beløber sig til Kr. 2,019,965.18, hvilket giver et Overskud paa Kr. 327,784.26.

Netto Overskudet beløber sig til Kr. 164,019.35, af hvilke udbetales 10 pCt. i Udbytte til Aktionærerne eller Kr. 100,000.00, henlægges til Vedligeholdelsesfonden Kr. 20,000.00 og til Reservefonden Kr. 44 019.35.

Burmeister & Wain

afholdt d. 17. ds. sin aarlige Generalforsamling paa Borsen.

I Formandens, Direktør G. A. Hagemann's Sygdomsforfald aabnede Viceformanden, Viceadmiral A. de Richelieu Generalforsamlingen. Højesteretssagfører S h u u valgtes til Dirigent.

Direktor D e s s a u afgav følgende Beretning:

Det forløbne Aar har ogsaa indenfor Skibsarten sat sine alvorlige Spor. Det er givet, at de daarlige Forhold for Skibsarten i høj Grad sætter deres Præg paa Skibbygningsindustrien. Over hele Verden har denne, særlig for Nybygningernes Vedkommende, haft en af sine sletteste Perioder og medført en Arbejdsloshed af saa stort et Omfang, som ikke kendt i lange Tider.

Vort Selskab havde ved Aarets Begyndelse Bestilling paa otte Dampskibe, hvoraf dog de to blev annulleret. Disse Bestillinger skulde færdiggøres væsentlig i Foraaret, hvad der krævede stærkt forceret Drift, medens vi den øvrige Del af Aaret ikke havde Arbejde nok.

Bestyrelsen har ikke ønsket at forcere Nybyggeriet, der kun har paaført Selskabet Tab, men paa den anden Side kræver vor Virksomhed som stort Reparationsværft, at der altid have en stor Arbejdsstyrke disponibel, og dette kan kun sikres ved at have den knyttet til Nybygningsarbejde. Folgerne af det foregaaende Driftsaars forskellige Uheld har maattet bæres af indeværende Aar.

Reparationsarbejdet og Benyttelsen af Dok og Beddinger har derimod været i en glædelig Stigning, og vi har haft flere Skibe paa Beddingerne og i Dokkene end i de foregaaende Aar. Fra Bestyrelsens Side gøres der ved Anskaffelse af moderne Maskineri og Værktøj alt, for at Reparationsarbejdet kan foregaa hurtigt, omhyggeligt og billigt, og den stigende Benyttelse af Værftet synes at antyde, at man her er inde paa den rette Vej.

Paa Kristianshavn har Maskinværkstedet, navnlig i den første Halvdel af Aaret, været overordentlig stærkt beskæftiget og har haft omfattende, mest offentlige Anlæg under Udførelse. Desværre haves der for indeværende Aar kun faa Ordre paa større Damp-Maskin-anlæg.

I Efteraaret blev det ny Staalværk færdigt, og det har vist sig, at dets Produkt i enhver Henseende staar Maal med det bedste udenlandske Staal.

Salget af Diesel-Motorer har været i stærk Fremgang, og for indeværende Aar har vi atter en hel Mængde Ordre. Det er lykkedes os at fabrikere en Motor, der overalt kun har vakt Tilfredshed, og vi søger nu ogsaa Afsætning udenfor Landets Grænser.

I Smedeværkstederne har de slette Tider for Skibbyggeriet været særlig følelige. De udenlandske Ordre, vi har faaet, har vi maattet tage til saa lave Priser, at de ikke levede nogen Fortjeneste, men vi foretrak desuagtet at tage dem, for at bevare vore gamle Kunder. Med det ny Staalværk vil vi langt bedre end hidtil kunne optage Kampen med Konkurrenterne, idet vi nu kan faa Raemnerne billigere og selv er Herre over Kvaliteten.

Hvad endelig Centrifugeforretningen angaar, da har det vist sig, at den ny Centrifuge og da særlig Kraft-Centrifugerne, har faaet en stor Udbredelse og har vundet almindelig Anerkendelse og er indført paa over en Tredjedel af Danmarks Andelsmejerier.

Frederiksberg Metalvarefabrik, der med det forløbne Aar afslutter sin 10-aarige Stilling som selvstændigt Aktieselskab, har haft et udmærket Aar. Afsætningen og Aarsresultatet har været det bedste, det endnu har været.

Arbejderforholdene har været forholdsvis rolige, og vi har været befriet for nævneværdige Stridigheder, hvortil Tiderne ej heller opfordrer. Desværre har Forholdene fort med sig, at omfattende Afskedigelser har fundet Sted, og det har ikke kunnet undgaa, at dette ogsaa har maattet omfatte en Del af Selskabets Funktionærer. Skibbyggerierne har at kæmpe mod en Verdenskonkurrence, og hvor gode Livsvilkaar vort Selskab end kan unde Arbejderne, er det tvungende nødvendigt for os at tage Hensyn til de Lønsatser, der er gældende hos de Værfter, med hvilke vi skal konkurrere, -- og i saa Henseende lader det sig ikke skjule, at vi i vort Selskab er kommet meget betydeligt over, hvad vore nærmeste Konkurrenter betaler.

Indenfor Selskabets Bestyrelse er der sket den Forandring, at Skibsreder, Konsul J o h a n H a n s e n ved sin Udnævneelse til Mini-

ster for Handel og Søfart er udtraadt af Bestyrelsen, der derefter har suppleret sig med Skibsreder, Direktør P. de Nully Brown. Vort Selskab skylder Handelsminister Hansen en varm Tak for den Interesse, han dels personlig og dels gennem sit Firma ved saa mange Lejligheder har vist os.

Efter at have omtalt de forskellige Arbejder, der i Aarets Lob var afleveret, udtalte Direktør Dessau slutelig:

Hvad nu vort Selskabs Fremtidsudsigter angaar, da har Bestyrelsen ikke ændret sin Tro paa dets Levedygtighed. De vanskelige Tider, vi for Tiden har at arbejde under, kræver den største Økonomi paa alle Omraader.

Admiral Richelieu oplæste derefter Regnskabet, for hvilket der blev givet Decharge.

I Stedet for Direktør Hagemann, der havde ønsket at trække sig tilbage, og hvis Post som Formand var overtaget af Viceformanden, valgtes Fabrikdirektør C. F. Jarl, og i Stedet for det efter Tur fra-trædende Bestyrelsesmedlem, Departementschef Krieger, der af tjenstlige Grunde ikke ønskede at modtage Genvalg, valgtes Generalmajor Madsen.

Ligeledes genvalgtes de kritiske Revisorer, Ingeniør H. Burmeister og Veksellerer Julius Herforth.

Efter at have aflagt Regnskabet udtalte Admiral Richelieu, at Selskabet nu havde gjort rent Bord. Det stod dog med sin fulde Aktiekapital, havde noget i Behold af Reservefonden og stod med et udmærket Maskinværksted, et nyt Staalværk, der muliggjorde Benyttelsen af alt gammelt Affald. Centrifugen havde, trods megen simpel Konkurrence, kunnet hævde sin Overlegenhed, saa at den havde vundet stærkt Indpas i Danmark i den sidste Tid, ligesom der var store Muligheder for Fremtiden ogsaa i Udlandet. Man stod paa Refshaleen rustet saa godt som nogensinde, og den ny Toldlov havde været til stor Gunst for Værftet, da Materialer og Kul var bleven helt eller delvis toldfri.

Ved Indførelse af Besparelser og Udsigter til rolige Forhold, haabede man at kunne se en lysere Fremtid i Møde, saa meget mere, som det vist var gaaet op for Arbejderne, at deres Interesser hang nøje sammen med Værftets. Han var overbevist om, at man ikke maatte mistvivle om det store, smukke Selskabs Trivsel.

Efter at have omtalt Direktør Hagemanns mangenarige, interesserede Virksomhed i Selskabets Tjeneste, oplyste Admiral Richelieu slutelig, at det sidst indtrufne Tilfælde med »Ørnen«, der stod fast paa Beddingen, jo ikke var af væsentlig Betydning, da Værftet jo havde assureret mod Uheld, og da Skillet ingen Skade havde lidt. Svitzers Assistance betalles af Assurandererne, og Leveringsfristen kunde let overholdes.

Grosserer Clausen forespurgte, om Selskabet vilde tage under Overvejelse, om det kunde bygge Lokomotiver.

Admiral Richelieu svarede, at der fra Burmeister & Wain var sket Henvendelse om Sagen til Trafikministeriet, og at der var nedsat en Kommission til nærmere Overvejelse af Sagen.

Inden Generalforsamlingen sluttede, bragte Admiral Richelieu de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer en varm Tak for deres Arbejde i de Aar, de havde siddet i Bestyrelsen.

Havarier og Forlis.

Odin, Dpsk. af Stavanger, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Nakskov til Bergen med en Ladning Byg paa Grund ved Sæby. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Jupiter, Dpsk. af Flensborg, der, som meddelt, grundstødte i Flinterenden, er bragt flot med Assistance af »Flinterenden« og »Hertha«. Skibet reparere en mindre Skade i Malmo.

Buda, Dpsk. af Leith, er d. 19. ds. paa Rejsen fra Stettin til Hjemstedet, kommet paa Grund paa Lillegrunden ved Dragor. En Del af Ladningen lossedes i Lægtene, og Skibet blev bragt flot af Svitzers og fortsatte Rejsen efter Dykkerundersøgelse.

Børnholm, Dpsk., fik ved Afgangen herfra d. 17. ds. til Ronne, lidt Skade ved at tørne mod Bolværket.

Hjalmar, Dampfærge, har faaet Skade paa Skovlene i Isen. Skaden blev udbedret af Maskinpersonalet.

Jenny, Fiskekuttes af Esbjerg, kom d. 18. ds. for Indgaaende til Kalundborg paa Grund paa Gisselore. Flot ved egen Hjælp og indgaaet til Kalundborg tilsyneladende ubeskadiget.

Caroline, Skonnert, er i Holbak Havn bleven paascjlet af Dpsk. »Ouro« og har faaet Skade paa Agterstævnen. Dampere fik mindre Skade paa Stævnen.

Bavaria, Dpsk. af Stettin, er d. 20. ds. paa Rejsen fra England i Ballast grundstødt paa Middelgrunden. Skibet fik Assistance af Dpsk. »Teutonia« og kom flot og gik til Ankers paa Kastrop Red.

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, Amaliegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Dunkerque 19./3. — Alexandra, Nielsen, afg. Tunis 21./3. til Piræus. — Algarve, Borries, ank. hertil 18./3. — Anglo Dane, Wienecke, laster i Stettin. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 17./3. — Antwerpen, Madsen, pass. Brunsbüttel 21./3. for Rotterdam. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 17./3. — Arno, Strubberg, ank. Rotterdam 21./3. — Aurora, Fischer, ank. Savona 21./3. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 20./3. til Königsberg. — Beira, Lunge, afg. Marseille 21./3. til Tarragona. — C. F. Tielgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Messina 20./3. til Palermo. — Christian IX, Holm, ank. hertil 17./3. — Dagmar Bogvad, afg. Göteborg 20./3. til Messina. — Douro, Soberg, ank. hertil 19./3. — Florida, Andersen, ank. hertil 17./3. — Frederik, Thom- sen, afg. Pillau 21./3. hertil. — Garonne, Kromann, laster her. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 21./3. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 14./3. til New York. — Hengest, Munch, dokker her. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 21./3. — Jolantha, Simonsen, ank. Windau 22./3. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 21./3. for London. — Kentucky, Andresen, afg. New York 3./3. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 18./3. — Kursk, Gommesen, ank. Reval 17./3. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 20./3. til Hull. — Loire, Craignou, laster i Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. herfra 18./3. til London. — Louisiana, Ørsted, laster her. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 17./3. — Moskov, Jon-Lensen, ank. Libau 17./3. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Windau 20./3. hertil. — Nordjylland, Kragh, ank. Londen 15./3. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Gibraltar 20./3. for Livorno. — Omsk, Harder, ank. Hull 20./3. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 17./3. — Pennsylvania, Gotsche, afg. herfra 7./3. til Boston. — Porm, Christensen, afg. London 20./3. til Libau. — Pregel, Iversen, ank. hertil 17./3. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 13./3. — Seine, Damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 19./3. til Kristiania. — Tiber, Beck, afg. Göteborg 20. til Messina. — Tyr, Thaning, ank. hertil 21./3. — United States, Wulff, afg. New York 18./3. til Kristiansand.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gullport 16./2. til River Plate. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Castellon 13./3. til Gloucester. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, er ank. til Novorossisk. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 23./2. — Helmer Mørch, Thorsee, ank. Fowey 18./3. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Dunkerque 20./3. til Cardiff. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Grangemouth 16./3. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hamburg 17./3. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Neu- fahrwasser 18./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 16./3. til Dun- kerque.

Vesterhavet. Nautik, Nielsen, afg. Windau 20./3. til Bristol. — Nordsoen, Gram, ank. Newcastle 18./3. — Ellen, Hansen, ank. Lemwerder 19./3. — Fylla, Christensen, afg. Antwerpen 17./3. til Swansea. — Cito, Jepsen, ank. Catania 16./3. — Napoli, Brinch, afg. Skaanes 18./3. til Dieppe. — Dagmar, Mathiasen, afg. Methil 18./3. til Fredericia. — Nerma, Schiff, afg. Hull 20./3. til Husum. — Alfa, Sørensen, afg. Goele 17./3. til Königsberg. — Inger, Larsen, ank. Livorno 16./3. — Johanne, Mikkelsen, ank. Esbjerg 18./3. — Laura, Pedersen, ank. Methil 20./3. — Bodil, Uldal ank. Manchester 20./3.

Danmark. I. N. Madvig, Hahn, ank. Libau 18./3. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Kjøbenhavn 20./3. til Blyth.

Mercur. Vulcan, Nielsen, ank. Stettin 17./3. — London, Bom, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Stettin 17./3. — Bryssel, Kaas, ank. Rufisque 18./3.

Vulcan. Berlin, Krogh, ank. Rouen 19./3. — Wien, Boeck- Hansen, afg. Barry 17./3. til St. Vincent. — Roma, v. Thuu, afg. Barry 19./3. til Madeira.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Nykjøbing 17./3. — Alexy, Lorentzen, afg. Aarhus 19./3. til Blyth. — Dagny, Sørensen, ank. Aabenraa 18./3. — Mary, Clausen, afg. Burryport 18./3. til Malmo.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Hartlepool 18./3. — Rus- sia, Poulsen, afg. Carthagen 17./3. — Carl Hecksher, Starck, ank. Valencia 14./3. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 11./3. — Normannia, Erichsen, ank. Venedig 19./3. — Euxinia, Dam Larsen, afg. Filadelfia 2./3. — Canadia, Jespersen, afg. Rotter- dam 15./3. — Livonia, ank. St. Louis du Rhone 14./3.

Østerseen. Cimbrina, Poulsen, afg. Sagunto 27./2. — Patria, Nielsen, afg. New Orleans 19./3. — Gratia, Sørensen, ank. Barry 17./3. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 13./3.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Bururiana 19./3. — Gallia, Petersen, afg. New Orleans 18./3. — Caledonia, Storm Hansen,

ank. Puerto Barrios 14./3. — Sarmatia, Petersen, afg. Filadelfia 16./3. — Kotonia, Rasmussen, afg. Savona 15./3.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Bilbao 13./3. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 18./3. — Carbonia, Mathiasen, ank. Libau 14./3. — Estonia, Winckler, afg. Genua 17./3.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Granton 17./3. Selandia, Troensegaard, afg. Kjøbenhavn 19./3. — Secalia, Jensen, afg. Vera Cruz 18./3. — Eoseia, Skovgaard, afg. Tampica 14./3. — Frumentia, Andersen, afg. Agua Amargo 4./3.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 16./3.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Kjøbenhavn 18./3. til Grangemouth. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 20./3. — Fredensborg, Fischer, afg. Kjøbenhavn 19./3. til Newcastle. — Jomsborg, Mathiasen, ank. Rotterdam 4./3. — Rosensborg, Schultz, ank. Korsør 16./3. — Uranienborg, Schmidt, ank. Rotterdam 20./3.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Cardiff 16./3. — Klampenborg, Winther, ank. Memel 19./3. — Silkeborg, Pedersen, ank. Libau 16./3. — Tuborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 20./3.

Neptun. Dansborg, Kühl, afg. Tyne 20./3. til Stettin. — Jægersborg, Larsen, ank. Fairwater 18./3. — Kalundborg, Nielsen, ank. Barry 16./3. — Taarnborg, Matzen, ank. Odense 16./3.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Methil 17./3. til Fairwater.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Königsberg 16./3.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Blyth 20./3. til Korsør. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Kjøbenhavn 21./3.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Emden 20./3. til Methil.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofued, afg. Malmö 20./3. til Wearmouth.

Det estasiatiske Kompagni. Samui, Licht, ank. Antwerpen 30./3. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Suez 9./3. til Colombo. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 15./3. til Shanghai. — Bandon, Thomsen, afg. Bangkok 17./3. til Singapore. — Cathay, Kruse, afg. Shanghai 20./3. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Suez 19./3. til Singapore. — Sibirien, Rambusch, afg. Newcastle 17./3. til Madeira. — Cambodia, Knudsen, afg. Mangalore 12./3. til Aden.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 12./3. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, ank. St. Lucia 20./3. — St. Jan, Ingemann, afg. Havre 19./3.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Kiel 17./3. — Enigheden, Jensen, ank. Middelfart 17./3. — Emanuel, Hansen, ank. Neustadt 20./3.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kjøbenhavn 18./3. — Helene, Sørensen, ank. Libau 17./3. — Sjælland, Sonnichsen, afg. Aarhus 18./3. — Agnete, Petersen, ank. Aarhus 16./3. — Hermia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 19./3. — Alice, Schultz, ank. Odense 18./3.

Alfred Christensen. Urania, Clausen, ank. Kiel 18./2. — Svend, Schmidt, afg. Drammen 13./3. — Nordland, Møller, afg. Rotterdam 18./3. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Kjøbenhavn 17./1. — England, Andersen, ank. Kjøge 2./3. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 18./3. — Europa, Hansen, ank. Barry Dock 6./3. — Frankrig, Friis, ank. Swinemünde 17./3. — Tyskland, Danstrup, pass. Quissant 20./3.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Grangemouth 20./3. — Helga, Vuaben-Hansen, ank. Wearmouth 7./3. — Elna, Ratje, afg. West Hartlepool 5./3. — Therese, Pedersen, ank. Granton 18./3. — Jeanne, Løffler, afg. Almeria 11./3. — Daisy, Lagesen, afg. Tyne Dock 11./3.

H. Kirschner. Edison, Svendsen, afg. Kjøbenhavn 20./3. til Tyne Dock. — Fulton, Jørgensen, er afg. fra Antwerpen til Spezia. — Newton, Andersen, ank. Savona 20./3. — Washington, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 19./3.

Frø. Austa, afg. Barry 15./3. til Barcelona. — Freja, ank. Windau 18./3. — Vera, ank. Rotterdam 19./3.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, afg. Grimby 19./3. til Assens.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, afg. Korsør 19./3. til Burntisland. — Rimfaxe, Faber, ank. Gjedser 18./3. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Burntisland 18./3.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 21./3. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 19./3. til Bouess.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Copley, Pedersen, afg. Port Talbot 1./3. til Junin. — Sorine, Andersen, ank. Barbados 13./3.

Æra. Niels, Caspersen, ank. Frederikshavn 18./3. — Esther, Fabricius, ank. Rio Grande 10./3. — Norden, Rasmussen, pass.

Lizard 13./3. for Londonderry. — Hejmdal, Eriksen, er ank. til Rio Grande do Sul. — Venus, Jensen, ank. 18./3. til Penarth. — Nathalia, Eriksen, ank. Hull 18./3. — Noah, Christensen, ank. Skagens Havn 19./3.

Efterretninger for Søfarende.

Fyrskib udlagt. Læse Rende. Læse Rende Fyrskib er den 20. ds. udlagt paa Station.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 52.

Lystønde genudlagt. Graadby. Nordsøen.

Lystønden Sandodden er atter udlagt.

Marineministeriets Admiralitets Departement, d'n 22. Marts 1909.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 23. Marts 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Staten og Skibsfarten. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havaritexpert.

Kontor: Holsteinsgade 16, B.

Telf. Øbro 1123 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Skibs- og Baadebyggeri til Salg.

Et sådant, værende i fortrinlig Drift, er begrundet paa Overtagelsen af Havnetogedstillingen her at erholde til Købs straks. Eventuelt søges en Kompagnon til en paa Pladsen i flere Aar arbejdende Skibstømmer.

Nye Værksteder, elektrisk Maskinkraft og Lys. Nærmere ved

P. M. Schmidt

Skibsbygmester, Fredericia.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Ajax“

afholder den aarlige Generalforsamling Fredag den 26. 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. Valg af Komitteret.
5. 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 16. Marts 1909.

Bestyrelsen.

**Skibs-
Provanteringshandlere.**
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. Houlberg, Lille Strandstræde S. Telefon 2657.

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Randers. Chr. Laursen, (hv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

En fin rigget Skonnert, 12 1/2 Register Tons, saa god som ny; Sejl, alt Tovværk, Anker, Kæder, Baad etc., nyt. Brugt de sidste 3 Aar som Lystfartøj paa Østersøen, Norge og Tyskland, kan ogsaa bruges som Brugsfartøj, er paa Grund af anden Bestemelse meget billig til Salg.

Chr. Jensen

Margrethevej 7, Hellerup.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

P. Berg, Nexø
Skibsprovantering & Skibsredari,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexo.

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

Bunkerkul m. m.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

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

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersborg
Tigr.: „Hansens“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersborg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterna reol behandling och fern expedition
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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.: „Vallholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søager).

Flag og Vimpler

„Flagkammeret“

3 Rosengården 3.
Nogle Priser: 6 Al. 10 Kr., 5 Al. 7 Kr., 4 Al. 4 Kr. 65 Ø., 3 1/2 Al. 3 Kr. 65 Ø., 3 Al. 2 Kr. 75 Ø., 2 Al. 1 Kr. 35 Ø.
Vimpler 35 Øre pr. Alen

Th. Iversen

Skibsprovantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering
Kjøbenhavn.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

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

AXEL LUND A/S

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 2876
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson
Skibsprovantering
Lager af Manilla- og Hamptonvørk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Løge 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.

C. HANSEN,

SJØRTLER 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.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovanteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Maskinpasser

med Certifikat for Skibsdamp-
maskiner søges af et Damp-
skibsselskab med smaa Haad-
Tilbud med Oplysning om gift
eller ugift — Alder — tidligere
Fart samt Gagetordninger paa
egen Kost og Logis, tilsendes
Købmand Chr. Boas, Stubbekjøbing.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Fredag den 26. Marts 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amiante.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

Køb Deres Forbrug af



Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
Levanger — 7.00
Dæskoste (bløde, mellemstive, stive) .. 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625.

Børstenbinder.

Telefon 4375.

Vesterbrogade 54.

Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

<p>Adr.: St. Annæ Plads 16</p>	<p>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 • •</p> <p>Telefon 6601</p>
--	--	--	--

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Privata. Telefon-Nr. 6.

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

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

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.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 6. April Kl. 3 Eftermiddag i sit ny Lokale, Ny Toldbodgade 1, med følgende Dagsordenen:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, den 22. Marts 1909.

Bestyrelsen.

OLSKIND

kemisk præpareret Olieøj

kløbefrit, blødt, holdbart.

Medalje i Trondhjem 1908.

Forlang altid Olskind.

Faas hos alle Skibsprovint- og Ekviperingshandlere.

Cand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Helge Stabell,
Skibssingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.



DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

LANDMANDSBANKEN

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

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: Amaliegade 34.

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

DANSKE LLOYD,

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

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

„Danskellloyd“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skib til Salg.

En fin rigget Skonnert, 12 $\frac{1}{2}$ Register Tons, saa god som ny; Sejl, alt Tovværk, Anker, Kæder, Baad etc., nyt. Brugt de sidste 3 Aar som Lystfartøj paa Østersøen, Norge og Tyskland, kan ogsaa bruges som Brugsfartøj. er paa Grund af anden Bestemelse meget billig til Salg.

Chr. Jensen

Margrethevej 7, Hellerup.

Maskinpasser

med Certifikat for Skibsdampmaskiner søges af et Dampskibsselskab med smaa Baade. Tilbud med Oplysning om gift eller ugift — Alder — tidligere Fart samt Gagefordringer paa egen Kost og Logis, tilsendes Købmand Chr. Boas, Stubbe- kjøbing.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Motoren „Gideon“

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

Kjøbenhavn, d. 26. Marts 1909.

En Kanal mellem Nordsøen og Atlanterhavet. Der er for nylig i »Forth and Clyde Canal National Association« i London afholdt et forberedende Møde til Fremme af Planen om et Kanal anlæg mellem Nordsøen og Atlanterhavet.

Det fremsførtes, at Planen vilde medføre enorme Fordele baade i strategisk og kommerciel Henseende. Bl. a. vilde man i mange Tilfælde kunne undgaa Taage m. m. i Kanalen mellem England og Frankrig og Sejladsen Nord om Skotland. Der fremsattes Forslag til Sagens Finansiering, og der meddeltes, at Anlægget vilde komme til at koste 17 Mill. Pund Sterling.

(Berl. Tid.)

Vi har modtaget følgende:

For Øjeblikket har De Arbejdsløses Kontor ikke tilstrækkeligt til at kunne foretage den Uddeling af Naturalier, der var planlagt til denne Uge i Lighed med de tidligere Uger. Hvis der imidlertid i Løbet af et Par Dage kunde komme 6—7000 Kr. ind, vilde Uddelingen straks kunne iværksættes.

Hurtig Hjælp er i dette Tilfælde dobbelt Hjælp! Frygteligt vilde det være i mangfoldige Hjem Byen over, hvis Kontoret nu maatte standse, inden Foraaret kommer, og Arbejderne kan paabegyndes.

Vi tillader os derfor indtrængende at anmode Kjøbenhavns Borgere om at yde os Hjælp.

Bidrag kan indsendes saavel direkte til Kontoret som gennem Borgerindsamlingen.

Udvalget for De Arbejdsløses Kontor.

Komiteen for Indsamlingen blandt Kjøbenhavns Borgere.

Formanden for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. Hr. Kaptajn Jensen meddeler os følgende:

Fra Øernes gensidige Søforsikrings-Forening for mindre Skibe er der sket en Henvendelse til Folkelings-Udvalget om Masnedø-Broen, i hvilken paavises den Gene og de Farer, den projekterede Bro vil medføre for Sejlskibsfarten. Denne, og da især Smaafarten, arbejder under saa trykkede Forhold, til Dels hidført ved Konkurrence fra Statens Side ved Jernbaner og Færger, at enhver Hindring vil kunne blive skæbnsvanger for den. Den projekterede Bro vil ikke alene volde Smaaskibene, der er tvungen til at gennemsejle Storstrømmen, stort Tidsspilde men ogsaa stor Fare, der ikke borttages, selv om der bygges en meget dyr Læmole og holdes Bugserbaade, der stadig maa være i Virksomhed; thi selv disse vil det volde Vanskeligheder at benytte, da det tør forudsættes, at Bugseringen maa ske i Hast, hvorved let vil stilles større Krav til det mindre Skibs faatallige Besætning, end denne vil kunne opfylde. Udgifterne ved Bygning af Bro og Mole samt ved at holde Dampere vil blive meget betydelige, de sidste endog stadige. Man anmoder derfor Udvalget om at overveje, om ikke Brobygning paa et østligere Sted bør foretrækkes, idet man mener, at Broanlæg ved som foreslaaet at føre Banen over Farø-Sortsø eller over Møen vil blive mindre farlige for Sejladsen og ikke medføre saa store, stadige Udgifter for Statskassen — hvis man da ikke, hvad der vilde være det heldigste, kan bygge en Bro saa høj, at Skibe kan sejle under den. Det formenes, at selv om en høj Bro vil blive dyrere at bygge, vil den i Længden blive det billigste; den vil kræve mindre Betjening, ikke kræve ekstra Anlæg, ikke være saa udsat for Beskadigelse som en Svingbro, den vil kunne befares til enhver Tid — og ikke medføre større Fare for Sejladsen.

Den nævnte Søforsikrings-Forening omfatter for Tiden meget nær 200 Smaaskibe hjemmehørende paa Øerne.

Antwerpen. Det norske Generalkonsulat i Antwerpen har i Følge »Norg. Søfartst.« indberettet, at der ved Forordning er gjort følgende Forandring i Reglementet for Skibsfarten paa Schelde fra den hollandske Grænse og saa langt op, som Antwerpens Kajer strækker sig:

Fartøjer, der er let, og som paa Grund af deres Længde eller Dybgaende har Vanskelighed ved at vige af Vejen for andre Fartøjer — i hvilken Henseende nærmere Bestemmelse gives af Lodsbestyrelsen — kan, saafremt der er autoriseret Lods om Bord, og denne anser det for formaalstjenligt, føre følgende specielle Signaler: Om Dagen paa Mesanmasten en sort Cylinder af mindst 65 Centimeters Diameter og mindst 1 Meters Højde. Om Natten paa Mesanmasten en rød Lanterne, synlig Horisonten rundt i mindst to Sømils Afstand og anbragt mindst fire Meter ovenfor den øverste, klare Lanterne. Signalet maa fjærnes, naar Fartøjet gaar til Ankers. Ethvert Fartøj, der er let, og som ikke fører det heromhandlede Signal, skal holde sig af Vejen for Fartøjer, som fører Signalet. Hvis to Fartøjer, som begge fører Signalet, møder hinanden, kommer Reglerne i kongelig Forordning af 24. Juli 1892 til Anvendelse. Et Fartøj, som bugserer eller assisterer et Skib med nævnte Signal, skal føre samme Signal, men den røde Lanterne skal være anbragt mindst 1 Meter ovenfor Toplanteren. Forordningen træder i Kraft 1. April i Aar.

Paa Grund af Udbedring af Antwerpens Kajer mellem Indløbet til Bassins de Batelage og den store Flydebro ved Canal au Suere er der givet følgende Forskrifter for Navigeringen paa Antwerpens Red: Saalænge de nævnte Arbejder staar paa, skal Fartøjer, som passerer den omhandlede Strækning, holde sig mellem Flodens venstre Bred og en Række Bøjer, anbragt udenfor Kajerne, hvilke Bøjer er forsynet med røde Flag og om Natten med klare Lanterner.

Fra et Punkt 100 Meter nedenfor de paagældende Arbejder til et Punkt 100 Meter ovenfor samme maa Dampskibe samt Fartøjer, som bugseres, ikke gaa med større Fart end nødvendig for at styre dem. De omhandlede Punkter vil paa hver Bred blive betegnet ved en Mast, som paa Toppen bærer en rød Kugle af Kurvetøning og om Natten en rød Lanterne.

Rednings-Flaader. Da Passagerdamperen »Penguin« for nogle Uger siden strandede paa New Zealands Kyst, blev der sparet mange Menneskeliv, ved at det lykkedes en Del af Passagererne at naa Land paa hurtigt sammensurrede Flaader. Det paastaas, at Flaader ved denne Lejlighed viste sig hensigtsmæssigere som Redningsmiddel end almindelige Skibsbaade.

Efter al Sandsynlighed vilde der kræves mindre Tab af Menneskeliv ved mange alvorlige Søulykker, skriver »Shipp. Gaz.«, hvis de paagældende Skibe var forsynet med mere Materiel i Retning af letflydende Redningsflaader.

Det er bekendt, at der paa Kyst- og Floddampere haves letflydende Bænke paa Dækket, som i Tilfælde af Ulykke hurtigt kan gøre Tjeneste som Redningsflaader.

En udmærket Redningsflaade af denne Slags, konstrueret af Messrs. Linkleten & Co., Tynemouth, har været forevist Bladet. Flaaden tjener som en bekvem Dæksbænk, der i et Øjeblik kan omdannes til en stor Redningsflaade fuldt udrustet med Redningsliner, og med den Bæreevne, som kræves af »Board of Trade« for 25 Personer.

En anden Form af Redningsflaader, konstrueret af samme Firma, er særlig bestemt til søgaaende Dampere, og kan bære lige saa mange Personer, som der kan komme op paa den og holde sig omkring den. Det paastaas, at i Brænding er en saadan Redningsbaad sikrere end en almindelig Skibsbaad.

Skibsfarten paa Rouen er i det forløbne Aar forøget betydeligt, skrives der til »Norg. Sjøfartst.«, idet Havnebureauets statistiske Opgørelser, der er de eneste, der endnu foreligger for Offentligheden, viser en Vareomsætning i 1908 af 3,970,411 Tons, og ved at regne med det sædvanlige Tillæg af 150—200,000 Tons, der altid fremkommer ved Forskellen mellem Havnevæsnets og Toldvæsnets samlede Opgørelser, hvilke sidste først vil foreligge om flere Maaneder, kan man uden at træde Sandheden for nær, ansætte Totalomsætningen til c. 4 Millioner Tons. Det er 375,000 mere end i 1907 og 1,141,000 mere end i 1905. Dette maa betegnes som et udmærket Resultat, især naar man betænker, at ingen anden fransk Kanal eller Atlanterhavshavn har naaet noget lignende, og i Middelhavet er det kun Marseille, der kan opvise en større Trafik. Den svage Side ved Trafiken i Rouen er den ringe Udskibning, der holder sig mellem 350,000 og 400,000 Tons, men man vil kunne forklare sig dette Fænomen, naar man ser hen til den store Kultrafik, der er paa Havnen. Det er naturligt, at Kulskibene, der jo er i stor Majoritet, har mest Interesse af saa hurtigt som muligt at returnere i Ballast til England for at bringe ny Ladninger i Stedet for at ligge ved Kajen og indtage Stykgods- og andre Ladninger, der just heller ikke vilde være heldige i de kulstøvede Lastrum. For at imødekomme den forøgede Trafik er der i Løbet af afvigte Aar i Rouens Havn truffet ny Foranstaltninger for hurtig Losning og Lastning. Der er saaledes ikke mindre end 40 hydrauliske Kraner, som er anbragt paa begge Bredder af Floden; 34 af dem har en Løfteevne af 1250 Kilo, og de 6 andre kan løfte fra 1250 til 2500 Kilo. Desuden findes en Mængde andre Kraner, saavel ved Kajen som om Bord i Pramme. I en nær Fremtid vil der blive bygget 8 elektriske Kraner.

Aktieselskabet *Dansk Søfartstidendes* Generalforsamling er, som det fremgaar af omslaaende Annonce, bleven udsat til **Onsdag d. 14. April d. A.**

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 20/1908, afsagt den 3. Marts 1909. Firmaet Gunnerson & Elzelingen mod Det forenede Dampskibsselskab.

Den 27. September 1907, medens Sandsugemaskinen »Sandormen« arbejdede ved Uddybning af Løbet i Randersfjord og laa paa Barren ved Udbyhøj, kom Damperen »Union« for Indgaaende op ad Fjorden. »Sandormen« standsede sit Arbejde og lagde sig noget til Side foran Damperen »Fantoft«, der var grundstødt ved Nord-siden af Sejløbet, saaledes at herefter omtrent Halvdelen af Sejløbet blev frit. Kort før »Union« skulde passere »Sandormen« og »Fantoft«, gik den paa Grund ved Løbets Sydside. Den kom imidlertid aller løs og bakkede lidt udefter. Under disse Manøvrer fik »Union« fat i »Sandormens« slækkede Fortrosse, en c. 150 Favne lang Staal Wire, der fra »Sandormens« Forende gik skraat over Løbet og var forankret udenfor dennes Sydside. »Union« synes at have slæbt Trossen og Ankeret efter sig. Ankeret og en Del af Trossen er gaaet tabt, medens Resten af Trossen indvikledes i Skruen og blev odelagt, samtidig med at Skruen led saa megen Skade, at Skibet senere maatte underkastes en ikke ubetydelig Reparation.

Paa »Union« havde man, da Skibet fik fat i Staalwiren, kun mærket et svagt Ryk, som man ikke tillagde nogen Betydning. Paa »Sandormen« havde man set, at Trossen blev revet fra, men man gjorde ingen Anskrig, idet man ikke tænkte sig, at Trossen førtes med, men gik ud fra, at den laa paa Bunden og let vilde kunne findes igen.

Idet begge Parter giver hinanden Skylden for det indtrufne Uheld og de deraf flydende Skader, søger Citanterne Firmaet Gunnerson & Elzelingen de Indstævnte D. F. D. S. til Betaling af Værdien af Ankeret og Wiren m. m. med Kr. 886, subsidiært Kr. 656.81 med Renter, medens Indstævnte eller Kontrastævning paastaar sig tilkendt som Erstatning for Tidstab, Reparationsudgifter m. m. ialt Kr. 3,376.65 med Renter. Begge Parter paastaar sig tilkendt Sagens Omkostninger.

Citanterne, som gør gældende, at »Union«, der havde Lods om Bord, er kommen udenfor Sejløbet og derved har forårsaget Uheldet, da Trossen i rette Tid var bleven behørigt slækket og ikke kunde være oplasket i Sejløbet, hævder blandt andet, at »Union« ikke burde have benyttet sin Skruer uden at være sikker paa, at den ikke fik fat i en af Fortøjningerne.

De Indstævnte hævder, at »Unions« Manøvrer har været fejlfri, og bebrejder blandt andet »Sandormen«, at den ikke meddelte »Union«, at Trossen laa, som den laa, og at »Union« ikke varskoedes, da man om Bord paa »Sandormen« mærkede, at Trossen var gaaet løs.

Efter det foreliggende kan Retten ikke anse det for godtgjort, at der er nogen saadan Skyld paa nogen af Siderne, at der er Grund til at paalægge nogen af Parterne Ansvar for den Modparten tilføjede Skade. Hvert Skib findes at maatte bære sin Skade, jfr. Solovens § 221, og Parterne vil derfor være at frifinde for hinandens Tilfælde. Sagens Omkostninger hæves.

Nogle Bemærkninger om Isens Optræden i danske Farvande.

(Efter Meteorologisk Instituts Isberetning.)

Klimaet i Danmark forårsager undertiden saa milde Vintre, at der ikke forekommer Is af den Betydning, at Skibsfarten hindres. Der er saaledes Vintre, i hvilke aldeles ingen Is forekommer undtagen paa meget flakke Landgrunde og i indelukkede Smaafarvande med ringe Dybde. Saadanne helt milde Vintre maa dog regnes til Undtagelserne. I de fleste Vintre forekommer der Is, som mere eller mindre er til Besvær for Skibsfarten, om end som Regel kun i kortere Tid. Vintre, i hvilke Skibsfarten gennem Hovedfarvandene helt standser for længere Tid paa Grund af Is, er paa den anden Side ogsaa sjældnere.

Den strænge Vinterkulde, og dermed Isen indenfor Skagen, kommer i Reglen med Vinde fra NØ--SØ; Søen afkøles gradvis, og saafremt der derefter indtræder stærk Snefald med Stille, fremskyndes Isdannelsen, Sjø- og Kvadderis dannes hist og her og fryser efterhaanden sammen. De kolde, østlige Vinde optræder som Regel først til Stadighed omkring Midten af Januar eller senere, og der medgaar da ofte en Tid af 10 à 14 Dage med lillagende Frost, før Isen begynder at lægge Hindringer i Vejen for den gennemgaaende Skibsfart. Det har vist sig, at denne Is i de fleste Tilfælde begynder Syd fra og avancerer Nord eller, hvad enten Vindene i den forudgaaende Frostperiode har været Nord eller Syd for Øst.

De haarde Isvintre kan vare 2 à 3 Maaneder, men nogen Regel for Varigheden er der ikke. Der er Eksempler paa Isvintre, der er begyndt ved Nytaarstid og med korte Afbrydelser har været til Midten eller Slutningen af Marts. Andre er begyndt tidligt i Februar og har vedværet til Slutningen af Marts, medens der ogsaa er flere Eksempler paa, at den egentlige Isperiode kun har strakt sig over en Ugestid eller to. En Vinter kan ogsaa, trods stærk Kulde, forløbe paa den Maade, at der sker et Vejr-omslag, netop forinden Isen opnaar en saadan Styrke, at den bliver hindrende for Skibsfarten. Forholdene kan endog veksle flere Gange, uden at det kommer til Is-

hindring i Kattegat og Hovedfarvandene, hvorimod Havene — navnlig de jydskke — og Smaafarvandene spæres for nogen Tid, og Kjøbenhavn ikke kan naas af Sejlskibe uden Bugserhjælp. Fyrskibene vil i saadanne Vintre sandsynligvis holde deres Stationer.

En lang Isperiode afbrydes oftest af indtrædende vestlige Vinde med Tøvejr, der bringer Forandring i Isforholdene og for en Tid kan ryddeligøre Vesterrenden i Kattegat, men Kulden kan derefter aller sætte ind igen; sker dette derved, at østlige Vinde indtræder, da vil Vesterrenden paa meget kort Tid lukkes igen.

Isperiodernes Ophør indledes gerne med vestlige og nordvestlige Storme, der presser varmt og salt Vand ind fra Skagerak og frembringer Højvande, som løfter Isen fri af Landgrundene, saa den driver til Søs.

Nærmere Oplysninger om Isens Optræden i de forskellige Farvande findes i »Danske Løds«.

De Oplysninger, der haves om Isforholdene i de danske Farvande i ældre Tider, er forholdsvis sparsomme; dog synes det at fremgaa, at Vintrene undertiden har været strængere end nu. Det fortælles saaledes, at Havet mellem Danmark og Norge var tilfrosset i 1048, og at man i 1292 (eller 1296) gik fra Jylland til Norge.

Dette er maaske ikke ganske troværdigt, men der er dog ogsaa for andre Aar opfort, at Havet mellem Danmark og Norge var tillagt; hermed menes muligvis kun den østlige Del af Skagerrak, og der har endnu saa sent som i 1892—93 og i 1894—95 ligget Is i Skagerak til c. 4 Mil Nord for Skagen, og den 15. Februar 1893 var Farvandet indtil $\frac{1}{2}$ Mil Nord for Skagen ufremkommeligt for Dampere; samme Dag var der ud for Lyngør i Norge Is, saa langt man kunde se.

Af Vintre med særlig megen Is i Farvandene kan nævnes følgende (Aarstallet refererer til Begyndelsen af Aaret):

1307. Farvandet tillagt i 4 Uger. 1323. Isen paa Østersøen kunde i 6 Uger befærdes mellem Danmark og Tyskland. 1399. Østersøen tilfrossen.

1423 og 1426. Østersøen tilfrossen. 1460. Østersøen var tillagt. Endnu 17. Marts (gl. Stil) kunde Isen befærdes mellem Danmark og Tyskland.

1546. Østersøen og Bælterne tilfrosset og kunde i 6 Uger befærdes.

1658 og 1684. Sundet og Bælterne tillagt.

1709. Sundet, Bælterne og Østersøen tillagt. Midt i Marts gik man fra Bornholm til Sverige og endnu 9. April over Sundet. 1740 kunde man køre over Sundet i Januar og Februar. 1776. Sundet, Bælterne og Østersøen tilfrosset. 1784. Sundet og Bælterne tilfrosset. Endnu 30. Marts søger man at bringe Posten over Isen i Lillebælt mellem Assens og Aarøsund. 1789. Kjøbenhavn isspærret i 4 Maaned. Alle Farvande tilfrosset. Vinteren var haard overall i Evropa. 1795. Sundet tilfrosset. 1799. Langvarig Vinter. Bornholm ingen Forbindelse fra December til midt i Maj.

Fra det 19. Aarhundredes Begyndelse bliver Oplysningerne mere udførlige. Af strænge Vintre skal nævnes 1809, 1829 og 1830. 1838 meget stræng. Østersøen isfyldt; man gik fra Bornholm til Skaane. 1845 og 1855 megen Is i Kattegat og Østersøen. 1870. Fyrskibene indtagne for Is fra Begyndelsen af Februar til medio Marts. 1871 meget stræng. Is i Skagerrak indtil 5 Mil fra Kysterne. Kattegat, Sundet og Bælterne isfyldt. Fyrskibene inddragne i c. $2\frac{1}{2}$ Maaned. Kjøbenhavns Havn spærret i 2 Maaned. 1879. Kattegat meget isfyldt. 1881. Kattegat og Østersøen isfyldt til Midten af Marts. I Skagerrak ved Oxø Drivis saa langt man kunde se. 1893. Skibsfarten væsentlig standset i Januar og Februar. Skagerrak fuld af Drivis. Sundet passabelt for Fodgængere. Østersøen isfyldt til Slutningen af Februar. Kjøbenhavns Havn spærret til 6. Marts.

1895. Kattegat megen Is i Februar til Midten af Marts. Sundet og Bælterne isspærret. Forholdsvis kun lidt Is i Østersøen.

Marine-Sugegas-Motoren.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

De fleste af *Dansk Søfartstidendes* Læsere har vel nogen Kendskab til Sugegasanlæg, som de anvendes ved elektriske Lysstationer og industrielle Virksomheder rundt i Landet, hvor de har vundet en overordentlig Udbredelse i de senere Aar paa Grund af deres særdeles økonomiske Drift.

Til Skibsbrug har man derimod kun i meget ringe Udstrækning anvendt denne Drivkraft, og saa vidt jeg véd, kan jeg smigre mig med at være Foregangsmand paa dette Omraade for Skandinaviens Vedkommende, idet jeg i Vinter har faaet indlagt et Marine-Sugegas-Anlæg i min Galease »Venners Minde«.

Denne er et Fartøj af en ældre Konstruktion — 47 Brutto Tons — med rummelige Lastrum og lastet ikke nogen Hurligsejler, hvorfor jeg heller ikke har lagt Vægt paa at opnaa nogen større Fart, men har nøjedes med et Maskinanlæg paa 20 eff. H. K., leveret af Maskinfabrikken Aktieselskabet Møller & Jochumsen i Horsens.

Det bestaar af Motoren og Gasværket, hvilket sidste udgøres af tre forskellige Apparater, hvoraf det ene — Generatoren — tjener til at udvikle Gassen, som derefter renses i de to andre, forinden den gaar i Maskinen. Desuden er der jo Omstyringsapparat og et Par Pumper m. m.

Gassen udvikles kun efterhaanden, som Maskinen bruger den, saaledes at Anlægget er ganske farefrit. Der fyres op med Træ som i en almindelig Kækkelov, hvorefter der blæses med en Centrifugalblæser, til der kommer Gas. Maskinen sættes da i Gang ved et Haandsving, og der skal derefter kun fyldes Kul paa hver tredje Time.

Bortset fra nogle mindre Prøveture har jeg først d. 21. Februar haft Lejlighed til at prøve Maskineriet paa en Tur fra Horsens til Aalborg efter en Ladning Cement, hvilken Tur foregik i fint Vejr med svag Modvind og varede 21 Timer, fraregnet et Par Ophold grundet paa Taage. Selv efter det længste af disse, som varede c. 18 Timer, kunde Maskinen straks sættes i Gang igen uden Opfyring i Generatoren, hvilket jeg anfører, da dette jo i mangfoldige Tilfælde kan have sin Betydning.

Paa Hjemturen havde jeg Lejlighed til at se Maskinen arbejde under de forskellige Forhold, der kan indtræffe, baade mod Vind og Strøm, idet det da blæste godt op, og jeg maa absolut sige, at Resultatet var fuldt ud tilfredsstillende.

Saa vel Maskine som Gasværk arbejdede smukt, enten vi var i Sø eller stille, og den eneste Ulempe var en vel stærk Varme i Maskinrummet, hvilket jeg nu raader Bod paa ved Anbringelsen af et Par Ventilationsrør.

Maskinen bruger henimod 18 Pd. Antracit-Kul pr. Time ved normal Kraft eller 20 eff. H. K., hvilket giver en i Forhold til Dampmaskiner og Petroleumsmotorer meget billig Kraft. Især sidstnævnte er jo langt dyrere i Drift, og jeg skulde derfor tro, at Marine-Sugegas-Motoren vil blive Fremtidens Drivkraft for Skibe med ikke allfor vældige Maskiner.

K. B. Hansen,

Fører af Galease »Venners Minde«, Horsens.

Fragtmarkedet.

Kun i ganske enkelte Retninger har der siden sidst fundet mindre Forandringer Sted, og dette gælder hovedsagelig om Kulfragterne. Disse er lavere saa vel til Sydamerika som til den østlige Del af Middelhavet, hvilket for saa vidt er mærkværdigt nok, som hverken La Plata Markedet eller Sortehavet etc. viser den ringeste Bedring, der muligvis kunde berettigede til en Nedgang i Kulfragterne. Der har iøvrigt været fragtet livligt for Kul, og i mange Tilfælde har der været betalt ganske gode Rater, navnlig for Baade af »handy« Størrelse til Østersøen eller det vestlige Middelhav, og det til Trods for, at en ikke ubetydelig Del af den Tonnage, som har været oplagt, nu er sat i Fart igen. Heri ligger en vis Fare for Markedets Niveau, thi ikke saa snart er Raterne bragt op paa en saadan Højde, at der i heldige Tilfælde kan indtjenes en Ubetydelighed, førend en Mængde Tonnage slippes løs, men det kan Markedet sandsynligvis næppe taale, svagt som det er, og falder Raterne igen saa langt ned, at det giver Underskud at sejle, kan Rederne kun takke sig selv derfor. Lidt mere Kritik og Forsigtighed fra Redernes Side paa det her berørte Punkt vilde sikkert kun gavne Fragtforholdene, thi er en Damper paa denne Aarslid først atter sat i Fart, bindes den ikke saa nemt last igen. Det er ikke alene herhjemme, at en stor Del af den oplagte Tonnage er sat i Fart igen, men ogsaa i England, Sverig, Norge og Tyskland, hovedsagelig med den tilstundende Genaabning af Sæsonen i Østersøen og Hvidehavet for Øje, men paa Grund af den kolde og længe vedvarende Vinter ventes Genaabningen af Navigationen at ville blive sen i Aar, og i Mellemtiden kan et for rigeligt Udbud af Tonnage meget let spolere mere end der senere kan genoprettes.

Østen har sluttet sparsomt til omtrent forrige Uges Rater. Kurrachee betalte 14/ pr. Juli paa »nett terms« til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet

Sortehavet etc. er næsten ganske uforandret. Fra Odessa, Nikolajeff etc. faas 6/ à 6/3 til London eller Rotterdam, 6 d. mere Hamburg. Sulina betalte 6/10½ N. C.

Nordamerika ligger stadig ret passiv. Golfen har sidst betalt 8/3 paa Netto Charter, én Ladehavn til én Lossehavn. For Trælast betalles 65/ fra Sapelo til U. K. eller Kontinentet, 67/6 to Lossehavne. For Baade i Timecharter er Raten 2/10½ à 3/ Dødvægt for Rejser fra U. S. til Evropa.

La Plata Markedet viser ikke ringeste Bedring. For ultimo/Marts primo/April Lastning har 10/6 O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn) været det bedst opnaaelige. Pr. Maj betalles 11/ à 11/6 og pr. Juni 12/.

Østersøen er temmelig uforandret, og vi kan paa det nærmeste henholde til forrige Uges Noteringer. Riga er endnu lukket, og det bliver næppe førend omkring Midten af April, at Navigationens Genaabning finder Sted.

Kulfragterne er undergaaet smaa Forandringer i flere Retninger, og gennemgaaende har der været fragtet livligt. Blandt de sidste Afslutninger fra Østkysten skal vi nævne 4/ Blyth/Libau (4,000), 5/ Helsingør (800), 4/9 Mariager (1,100), 4/3 Forth/Aalborg (1,350), 4/9 Bandholm (1,400), 4/6 à 4/9 Tyne/Königsberg, 4/ à 4/3 Swinemünde, 3/3 à 3/4½ Hamburg, 5/3 Lissabon (1,600), 7/6 Genua, 6/6 Marseille, 7/10½ à 8/ Venedig eller Ancona (5,000/6,000). Fra Cardiff blev der betalt 4/9 Riga, 5/ Aarhus (2,200), 5/3 Kalundborg (1,100), Frcs. 8 Marseille, 7½ Alger, 7/3 à 7/9 Genua, 7/6 Venedig eller Ancona, 7/ Smyrna, 6/3 Port Said, 6/6 Las Palmas, 7/ Cap Verde, 11/6 Buenos Aires eller La Plata.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Torm«

afholdt d. 23. ds. sin aarlige Generalforsamling i Hotel Phoenix.

Overretssagfører Fenger dirigerede.

Forretningsfører Kraemer afbødte Beretning og Regnskab.

Aaret havde været vanskeligt for Skibsarten og Fragterne stærkt nedadgaaende. Ved hist og her at opnaa gode Fragter og ved Forcing af Skibenes Farter var man dog kommen nogenlunde igennem, og man kunde med god Fortrøstning se Fremtiden i Møde. Skibene havde haft en Del mindre Havarier i Anrets Løb.

Regnskabet udviste for fem af Skibenes Vedkommende et Underskud paa 53,020 Kr., for »Sjælland«s Vedkommende et Underskud paa 2,754 Kr. Der foresloges henlagt til Reservefonden 20,000 Kr., medens 1,696 Kr. overførtes til næste Regnskabsaar.

Der gaves Decharge.

Næste Punkt paa Dagsordenen var Generalforsamlingens Autorisation til eventuelt at afhænde et eller flere af Skibene, hvis Bestyrelsen finder saadant betimeligt, og til at afskaffe ny i Stedet for.

Da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, vil Spørgsmaalet komme til Afgørelse paa en ekstraordinær Generalforsamling.

Derefter vedtoges enstemmigt Forslaget om Nedskrivning af Skibenes bogførte Værdi med en Del af Reservefonden. Ialt afskrevs 500,000 Kr., medens 101,000 Kr. af Reservefonden bibeholdes.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes derefter Kaptajn Schmiegelow og Havnemester Bondé.

Fra Sø og Land.

Moltens Rorkontrol-Apparat. Vi skal her kun kortelig nævne dette Apparats Princip, siger »Norges Sjøfartst.«. Det bestaar deri, at en Viser, som bevæger sig med lige saa stort Udslag som Roret, og angiver hvilken Vej Roret lægges. Ved en Mechanisme staaer denne Viser i Forbindelse med Ratakslen. Den Skive, hvorpaa Viseren bevæger sig, belyses om Natten, saa man ogsaa da kan se Viseren og Indskrifterne »Styrbord« og »Bagbord« paa Skiven. Desuden tilkendegiver Klokkeslag i Apparatet, hvilken Vej Roret lægges: to Slag for Styrbords Ror, et Slag for Bagbords Ror, saa at man ogsaa kan høre, om Roret lægges efter givne Kommando.

Dette Apparat, opfundet af den norske Kaptajn Molton, er nu indstalleret paa »Olaf Kyrre« og har været i praktisk Brug under Skibets sidste Tur. Vi var fornøjet om Bord og talte med Kaptajnen. Med stor Beredvillighed viste han os Apparatet paa Broen og udtalte sin Tilfredshed med det. Ikke alene letter det den Kommanderendes Kontrol med Rorgivningen, men det hidrager ogsaa til, at Rorgængerer styrer bedre, idet han til enhver Tid let kan se, hvor langt Roret ligger fra midtskibs. Kaptajnen fremhævede stærkt Fordelene ved Apparatet, som han, efter at have prøvet det, sætter megen Pris paa.

Med nogle Smaaforbedringer, som nu skal foretages, troede han, det vilde faa almindelig Anerkendelse som særdeles skikkeligt for sit Øjemed.

Havarier og Forlis.

Thorsa, Dpsk., kom d. 22. ds. ved Indsejlingen til Kjøbenhavn paa Grund ved Trekroner. Skibet kom med Assistance af Svitser atter flot tilsyneladende ubeskadiget, og gik ind i Havnen for at losse.

Nidaros, Dpsk. af Esbjerg, er d. 23. ds. paa Rejsen fra Grimsby til Hjemstedet kommet paa Grund ved Spurnhead i tæt Taage.

Efter senere Meddelelse er Skibet kommet flot ved egen Hjælp og har fortsat Rejsen til Esbjerg.

Kristiania, Dpsk. af Hamburg, kom d. 22. ds. paa Rejsen fra Libau til Hjemstedet med en Ladning Havre paa Grund paa Albuen. Skibet har Assistance.

Timsah, Dpsk. af Kjøbenhavn, fik d. 20. ds. en Maskinskade. idet et Vandror sprang, hvorved Agterskibet løb fuldt af Vand, og Skibet sauk; men det blev dog hurtigt pumpet læns igen. Skaden menes kun at være ringe.

Georgia, svensk Damper, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Cardiff til Stockholm paa Grund ved Taarbæk, men kom flot ved egen Hjælp og stod ind til Kjøbenhavn for Undersøgelse.

(Fortsættes Side 188.)

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 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.

649. Lystønder udlagt. Graadyh. Nordssøen. Lystønderne Sandodden, Søen Jessens-Sand og Jerg er atter udlagt paa Station.

650. Klokketønde udlagt. Afmærkning i Orden. Frederikshavn. Kattegat. Klokketønden er atter udlagt og Afmærkningen bragt i Orden uden for Frederikshavn.

651. Fyrskibe udlagt. Kattegat. Fyrskibene »Hals«, »Lause-Rønde« og »Auholt-Knob« er atter udlagt paa Station.

652. Fyrskibe og Lystønde udlagt. Sundet. Fyrskibene »Lappe-Grund« og »Droegden« samt Lystønden »Taarbæk-Rov« er atter udlagt paa Station.

653. Dampskib opankret. Spodsbjerg ØSØ. Store-Bælt. Havundersøgeselskabet »Thor« anlages at blive udlagt den 2den April 1909 i den dybe Rende, c. 1. Sm ØSØ, for Fyret paa Spodsbjerg Fægebjerg. 54° 55', N. Br. 10° 52', Ø. Lgd.

Dampskibet vil forblive liggende paa dette Sted i nogle Maaneder for at foretage Strømobservationer m. m.

654. Fyrskibet »Gjedsler-Havn« udlagt. Østersøen. Fyrskibet »Gjedsler-Havn« er atter udlagt paa Station.

655. Dybde foretaget. Masnedsund. Smaalands-Farvandet. I Følge Indberetning fra Vordingborg Byraad er den over Barren i Masnedsund V.-lige Indløb graavede Rende nu uddybet til 5, m. (Kort Nr. 112. Danske Lods, Side 545).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

656. Fyrskibe atter udlagt. Sundet. Sverrig. I Følge Telegram fra Løidskaptajnen i Malmo er Fyrskibene »Os-karsgrundet«, »Kalkgrundet« og »Følsterbroit« atter udlagt paa Station.

657. Foretaende Forandring i Belysning. Münsteråsleden. Kalmarssund. I Münsteråsleden inddrages følgende Lystønder: Andvningstønden NØ-lige Rågegrundet, Karshamn, SV-lige Farpricksgrundet, Flintstensgrundet, Ekholmsgrundet og Skeppar Olles Grund. Følgende Fyr tændes:

*) Reduktionsstab for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saaledes Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

Et fast Fyr er tændt ved Cahotte, ved Inderenden af Trouville Ø.-Mole. Det viser hvidt Lys, naar Dybden er 4, m eller derover, ellers rødt Lys. Flammens Højde: 14 m. Lysevnen: 14 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt Lys. Det lyser stærkest over 16° paa hver Side af N. 30° Ø. Hvid, 12 m høj Baake. 49° 21' 59" N. Br. 0° 4' 38" Ø. Lgd.

678. Vrag uskadelige. England S.-Kyst. Følgende Vrag er uskadelige for Skibsfarten og Afmærkningen inddraget: Briggen »Industry« ved Dungeness. 50° 56' 30" N. Br. 0° 59' 15" Ø. Lgd. Bugserbaaden »Sydney« ved Dungeness. 50° 54' 47" N. Br. 0° 58' 18" Ø. Lgd. Skommenten »Marinette« ved Folkestone. 51° 4' 30" N. Br. 1° 11' 50" Ø. Lgd.

680. Undervandsklokke. Fyrskibet »Øvers«. England S.-Kyst. En Undervandsklokke, der giver Syv-Slag efterfulgt af 7 Sok. Pause, er anbragt paa Fyrskibet »Øvers«.

681. Undervandsklokke. Fyrskibet »Shambles«. En Undervandsklokke, der giver Fem-Slag efterfulgt af 5 Sok. Pause, er anbragt paa Fyrskibet »Shambles«.

682. Forandring af Fortøjtønder. Hamoaze. England S.-Kyst. I Hamoaze er Fortøjtønde Nr. 11, der laa 120 m S. 81° V. fra Tripp's Værfts NV.-Hjørne, inddraget. En Fortøjtønde Nr. 18 er udlagt 1 Kbl S. 74° V. fra Tripp's Værfts NV.-Hjørne, som ligger paa 50° 24', N. Br. 4° 12' V. Lgd.

683. Telegrafkabel. Milford Haven. I Milford Haven ligger et Telegrafkabel fra South Hook Point, V. om Stack Rock til Chapel Bay. Man maa ikke ankre over Kabelt.

Somucoverspladsen i Sandy Haven Bay, N. for Stack Rock, er nedlagt og Telegrafkabelt borttaget.

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

684. Oplysning om Fyr. Isla Salvora. Spanien. I den engelske Admiralalty Fyrliste Part IV. 1909 Nr. 610 Salvora Island er Fyrets Karakter fejl angivet. Det er et hvidt Lynlyt, der hver 12 Sek. viser Tre-Lyn og Et-Lyn. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2665. Kjøbenhavn 1908).

685. Ankerplads. Conakry Red. Fransk Guinea. Afrika. Telegrafkabelt fra Conakry til Dakar er flyttet S. efter. Paa Conakry Red man man nu ankre S. for Linien, N.-Gavlen paa Hospitallets andet Hus overet med Boulbinea (Dragonnier) Fyr, og V. for en Linie i N. 15° Ø. og S. 15° V. gennem den sorte Tønde, som ligger 5 Kbl N. 46° V. fra Boulbinea Fyr, som ligger paa 9° 30' 14" N. Br. 13° 43' 17" V. Lgd.

686. Fyr flyttet. Lome. Togo. Afrika V.-Kyst. Landingsbroen ved Lome er nu fuldført og 350 m lang. Det røde, faste Fyr er flyttet til dens Yderende. 6° 7', N. Br. 1° 16', Ø. Lgd.

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

687. Forandring i Afmærkning. St. George Harbour. Grenada Island. I St. George Harbour er Anna Shoal Tønde flyttet ½ Kbl NØ. hen, og ligger nu ved Grundens S.-Kant, 6. Kbl S. 74° V. fra Fort George Fyr. Tønden ved Grunden S. for Fort George er flyttet 40 m SØ. hen, og ligger nu 1½ Kbl S. 4° Ø. fra Fort George Fyr. En hvid Pæl med Kegel er rejst paa Klippen, der netop er overflydt, 1 Kbl S. 65° Ø. fra Fort George, der ligger paa 12° 3' N. Br. 61° 45' V. Lgd.

Karshamsgrundet faste Fyr, ved V.-Kysten af Karshamsgrundskær, paa en Bank. Lyset er hvidt mellem Hansholmsgrundet og Karshamsgrundet, med en rød Vinkel N. for og en grøn Vinkel S. for, i øvrigt hvidt. Flammens Højde: 2: m. 57° 0' 50" N. Br. 16° 31' 40" Ø. Lgd.

Ekelskærs hvide, faste Fyr paa en Pæl paa Skæret. Flammens Højde: 7 m. 57° 1' 29" N. Br. 16° 30' 8" Ø. Lgd.

Holdt overet i S. 52° Ø. leder disse to Fyr fra Økni Fyrhine til Karshamsgrundet.

SV-ligge Parpricksgrundet grønne Fyrlampe, paa en Due d'Albe paa det Sked, hvor Lystønden haa. 57° 1' 18" N. Br. 16° 29' 39" Ø. Lgd.

Ekholmsgrundet røde Fyrlampe, paa en Due d'Albe paa det Sked, hvor Lystønden haa. 57° 1' 53" N. Br. 16° 28' 47" Ø. Lgd.

Torsken grønne Fyrlampe, paa Skæret. Flammens Højde: c. 5 m. 57° 2' 0" N. Br. 16° 28' 40" Ø. Lgd.

Holdt overet i S. 42° Ø. leder de to sidstnævnte Fyr fra SV-ligge Parpricksgrundet til Ekholmsgrundet Fyr.

Skeppar Olles Grund røde Fyrlampe, paa en Due d'Albe paa det Sked, hvor Lystønden haa. 57° 1' 58" N. Br. 16° 28' 32" Ø. Lgd.

Alle Fyrene brender permanent uden stadig Vagl. (Kort Nr. 206).

658. **Vrag. Putziger Heisternest. Tyskland.** Vraget af Damperen »Archi-medese« ligger sunket i c. 5 m Vand, c. 400 m N. 35° Ø. fra Stormsignalmasten ved Landslyen Putziger Heisternest. Vraget er ikke afmærket. 54° 42' 30" N. Br. 15° 40' 54" Ø. Lgd.

659. **Fyrskibet »Alder-Grund« midlertidig inddraget.** I følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Alder-Grund« inddraget for Is.

660. **Fyrskibet »Bülke« midlertidig ombyttet. Kiøler Fjord.** Fyrskibet »Bülke« er midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet »Reserve Ostsee«. Fyr og Taalpe-signal er ulorandret.

661. **Foredring i Afmærkning. Kiøler Haven.** Saa snart Isen tillader det, udlægges i Monkøberg Bugt tre sorte Spidstønder med rød Ballon 8 a. 8 b og 8 c paa henholdsvis 54° 21' 25" N. Br. 10° 10' 39" Ø. Lgd., 53° 21' 19" N. Br. 10° 10' 46" Ø. Lgd. og 54° 21' 7" N. Br. 10° 10' 43" Ø. Lgd. (Kort Nr. 125).

II. Kattegat og Skagerrak.

662. **Lystønde inddraget. Ålforsfjorden. Sverrig.** I følge Meddelelse fra det danske Konsulat i Gøteborg er den ydre Lystønde i Ålforsfjorden ind-draget for Is.

663. **Kanal aabnes. Trollhätte.** I Folge Indberetning fra det danske Kon-sulat i Gøteborg vil Trollhätte Kanal og Slusen, snarereft der ikke indtræder ufor-udsætte Hindringer, blive aabnet for Trafik den 14de April 1909.

664. **Foredring i Afmærkning. Drøhalsundet. Norge.** Den sorte og hvide Skape paa Drøhalsgrunden ombyttes med en sort Slage paa Ø.-Kant af Grunden, og en hvid Slage udsættes paa den nyfunde 5 m Baae VSV. for Grunden. (Kort Nr. 196). (Se »Beretninger for Søfarende« Nr. 613. Kjøbenhavn 1909).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

665. **Fyrskibe udlagt. Elben. Tyskland.** I Folge Telegram fra »Marine-amt« i Berlin er Fyrskibene »Knutssand« og »Osteriff« alior udlagt paa Station.

666. **Lystønder udlagt. Weser. I Folge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønderne U i Aussenweser samt X og G alior udlagt paa Station.**

667. **Lystønder udlagt. Jade. I Folge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er i Jade Lystønderne 21 og R 2 udlagt og har de ny Karakterer. Lystønde Z er udlagt og har samme Karakter som tidligere.**

668. **Tønde forendret. Molengat. Zeegat van Texel. Holland.** Andvurnings-tønden i Molengat er ombyttet med en hvid og sort ternet Spidstønde med Kors-mærket »M«. 53° 0' 36" N. Br. 4° 37' 58" Ø. Lgd. (Kort Nr. 131).

669. **Dæmning opføres og belyses. Nieuwe Rotterdamse Waterweg.** Nø-denfor Maasslus i Nieuwe Rotterdamse Waterweg skal opføres otte hvide Dæm-ninger, paa de fire af disse Due d'Alber, der belyses. Ved Yderenden af disse Dæmninger ligger foreløbig Fartøjer, der viser de reglementerede Lys.

670. **Foredring i Afmærkning. Dybbe. Bokkegat. Rak van Scheelhoek.** I Rak van Scheelhoek er Spidstønde Nr. 1 flyttet til 51° 51' 46" N. Br. 4° 27' 28" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 2 til 51° 51' 51" 6" N. Br. 4° 27' 54" Ø. Lgd. I Bokkegat er Spidstønde Nr. 6 med Ballon flyttet til 51° 52' 19" N. Br. 4° 1' 14" Ø. Lgd. Paa Rug van Scheelhoek er den rød og sort vandret stribeede Kugle-tønde med Kugle, mærket B G og N G, paa 51° 52' 36" N. Br. 4° 1' 4" Ø. Lgd. og Spidstønden inddraget. I Rak van Scheelhoek er den mindste Dybbe ved Spidstønden 3,5 m. og i det Ø-lige Udlob af Bokkegat, ved Stumpplønde-kanten, 3,5 m.

671. **Sommerafmærkning. I 4de og 5te Distrikt, West Hellegat, Volkerak, Noordergat, Zeegat van Goere og Vuile eller Hilsersche gat er Sommeraf-mærking foretaget.**

672. **Foredring i Afmærkning. Dybbe. Wester Scheide.** I Unde Everingen er Spidstønde Nr. 1 med Ballon flyttet til 51° 22' 47" N. Br. 3° 50' 7" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 2 til 51° 23' 2" N. Br. 3° 51' 6" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 3 til 51° 23' 8" N. Br. 3° 51' 53" Ø. Lgd., Stumpplønde Nr. 1 til 51° 22' 50" N. Br. 3° 49' 51" Ø. Lgd., Stumpplønde Nr. 2 til 51° 23' 17" N. Br. 3° 51' 23" Ø. Lgd., Stumpplønde Nr. 4 til 51° 23' 26" N. Br. 3° 53' 38" Ø. Lgd. En Stumpplønde Nr. 1 a er udlagt paa 51° 23' 17" N. Br. 3° 50' 51" Ø. Lgd.

I Schaar van Waarte er Stumpplønde Nr. 7 og Nr. 8 inddraget. I Zuidergat er den røde Lystønde Nr. 31 flyttet til 51° 22' 15" N. Br. 4° 5' 45" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 31 a er ombyttet med en rød Lystønde Nr. 31 a. der viser rødt lys med En-formmærker hvor 10 Sek., Lys 7 Sek., Nørke 3 Sek. 51° 22' 23" N. Br. 4° 7' 8" Ø. Lgd.

I Unde Everingen er Dybden i det V-lige Udlob 4, i langs Spidstønde-kanten, i det Ø-lige Udlob 4, i midtlavvands. Mellem Spidstønderne Nr. 2 og Nr. 4 er Dybden 5, i midtlavvands.

673. **Vrag uskadeliggjort. England Ø.-Kyst.** følgende Vrag er uskadeliggjort for Skibsfaarten og Afmærkningen inddraget: Sejlskibet »May Cory« i Princes Chan-nel, Thomsen. 51° 29' 10" N. Br. 1° 13' 50" Ø. Lgd., Damperen »Dunstaf-finge« ved Flanborough Head. 54° 6' 15" N. Br. 0° 3' 45" V. Lgd., Skoner-ten »Prosperity« i Barrow-Deep. 51° 33' 45" N. Br. 1° 9' 15" Ø. Lgd.

674. **Vrag afmærket. Fyrskibet »Haisborough SV. England.** Sejlskibet »Henry« er sunket 4 Sin S. 26° V. for Fyrskibet »Haisborough«. En Stang er 5 m over Vandet. En grøn Vragtønde er udlagt 1/4 Kbl NØ. for Vraget. 52° 54" N. Br. 1° 32" Ø. Lgd.

675. **Undervandsklokke. Fyrskibet »Oster Gabhard«.** En Undervandsklokke, der giver SV-Slag efterlydt af 7 Sek. Pause, er anbragt paa Fyrskibet »Oster Gabhard«. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

676. **Undervandsklokke. Fyrskibet »Spurna«.** En Undervandsklokke, der giver Tre-Slag efterlydt af 5 Sek. Pause, er anbragt paa Fyrskibet »Spurna«. (Kort Nr. 119, 131 og 180).

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

677. **Vrag afmærket. Havre. Frankrig.** Et fiskarkarot Nr. 53 er sunket ved Indløbet til Havre, 1,400 m N. 61° V. fra Fyret paa N.-Molen. En grøn Lystønde, der viser rødt lys, er udlagt 1/4 Kbl NV. for Vraget. 49° 29' 35" N. Br. 0° 4' 27" Ø. Lgd.

678. **Fyr slukket. Deauville. Fyr tændt. Cahotte. Trouville. Deauville** røde, faste Tidevands Fyr er slukket.

85

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

888. Grund fundet. Quinchao Island SØ. Chiloe Island. Chii. En Klippe med under 2 m Vand ligger c. 1 Sm SØ. fra Quinchao Island. 42° 35' 45" S. Br. 73° 21' 30" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

689. Vrag borttaget. Livorno. Italien. Vrugel af Damperen »Osiris«, som laa sunket ved Hovedet af Molen Mediceo i Livorno Havn, er borttaget og Almærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 593. Kjøbenhavn 1909).

690. Fyr atter tændt. Viareggio. Italien V.-Kyst. Det røde Fyr paa N.-Molen og det grønne Fyr paa S.-Molen ved Indløbet til Viareggio er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 646. Kjøbenhavn 1909).

691. Fyr forandret. Capo Peloro. Messina Stræde. Sicilien. Det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Capo Peloro er slukket og et hvidt Blinkfy, der hver 10 Sek. viser Et-Blink, Blink 2 Sek., Mørke 8 Sek., tændt paa et Taarn paa et gammelt Fort, 140 m ØND. for det sammenstyrtede Fyrtaarn. Flammens Højde: 26 m. Synsviddelen: 14 Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 338. Kjøbenhavn 1909).

692. Vrag. Porto Corsini NØ. Italien Ø.-Kyst. Kutteren »Oha« ligger sunket 4 Sm N. 35° Ø. fra Porto Corsini Fyr. En Mast er 7 m over Vandet. 44° 32' 34" N. Br. 12° 20' 16" Ø. Lgd.

693. Øvelser med Undervandsbaade. Østerrig-Ungarn. Naar Undervandsbaade manøvrerer i de østerrigske Farvande, ledsages de af et Skib, der fører rodt, firkanteret Flag paa Kortoppen. Ethvert Skib skal gaa mindst 1 Sm uden om det ledsagende Skib, og naar dette er unnlært, mindste Farten til langsomt og følge de Signaler, der gives fra det ledsagende Skib. Navnlig ved Istrien V.-Kyst, i Quarnero og i Furvandet ved Pola man man vente at træffe Undervandsbaade.

694. Fyr forandret. Porer. Porer Fyr er forandret og viser nu hvidt Lys med To-Formørkelses hver 20 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 490. Kjøbenhavn 1909).

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

695. Fyr tændt. Nosy Iranja. Madagascar NV.-Kyst. Et hvidt Fyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, er tændt paa Den Nosy Iranja. Flammens Højde: 67 m. 13° 35' 30" S. Br. 47° 49' 45" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

696. Karantænebestemmelser. Tyrkiel. — For Fremtiden kan Skibe med rent Sundhedspas faa fri Praktika i tyrkiske Havne i Middelhavet eller Sortehav, i hvilke der finder sanitær Kontrol Sted, indtil 2 Timer efter Solnedgang. Opsaa om Natten gives fri Praktika til Skibe med rent Sundhedspas, naar Ankomsten er anmeldt forud til de lokale Sundheds- eller Havnemyndigheder. Undtaget er Cavak og Dardanellernu, hvor Sundhedsseftersyn kun finder Sted mellem Solopgang og Solnedgang.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Marts 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	78 1/2	78 3/4	79
Danmark	—	—	—
Norden	73 1/2	73 3/4	73 1/2
Kjøbenhavn	—	27	28
Carl	—	62 1/2	64
Dannebrog	—	63	67
Skjold	—	40	41
Urania	—	—	—
Union	—	25	31
Dampsk. af 1896	—	63	64 1/2
Hejmdal	—	79	87
Østasiatiske	131 1/2	131	130 3/4
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	62 1/2	65
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	37 1/2	37 1/2	37 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.	—	—	—
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
5 % Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 1/2 % uops. Stats.	—	95	97
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	85 1/2	86
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.	—	88	88 1/2
4 % — — — 2. Serie.	—	93 1/2	93 1/2
4 % — — — 1.	—	95 3/4	97 1/2
3 1/2 % Østst. Kreditf.	—	88 1/4	85 1/4
4 % — — — 3.	—	92 1/2	93
3 1/2 % Landkreditk.	—	91 1/2	93 1/2
4 % Østst. Kreditf.	—	98 1/2	98 1/2

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	104	103 3/4	155	156
Privatbank	134 1/4	133 3/4	103 3/4	104
Landmandsbank	—	—	128	128 1/4
Handelsbank	—	—	37	37 1/2
Grundejerbank	37 1/2	— 1/4	65	64 1/2
Burm. & Wain	65	64 1/2	92 1/2	94 1/2
Helsingørs Jærnsk.	—	—	246 1/2	247
Sukkerfabr.	246 1/2	—	141 1/2	141 3/4
Bryggeri Aktier	142	141 1/2	—	—

Vekselkurser d. 23. Marts 1909.

	Gjort til	
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.95
London	18.25	18.22
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.65	—
Wien	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Marts 1909.

Russiske Noter	215.20
4 % Russiske Consols	83.10
3 3/10 % — Boden Kredit	76.50
5 % Mexikanske 1899	—
5 % Rumænske Stats	100.70
4 % — — 1890	92.00

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

„Foren. Dampsk.“ 12,000, „Norden“ 24,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 4,000, „Dansk-russisk“ 34,000, „Østasiatisk“ 114,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.

England:
Supplement 1909 to St. Lawrence Pilot, seventh edition, 1906. Corrected to 1st February 1909. Pris: d. 6.
Supplement 1909 to Eastern Archipelago. Part I. Second edition 1902. Corrected to February 1909. Pris: d. 9.
Kleine Soenda-eilanden. Straten tusschen Soembawa en Flores. I: 200,000. 1,50 fl.

Frankrig:
N 5288 De la pointe de Corse au cap la Chevre. Entrée de la rade de Brest. (Edition définitive).
+ 5288 Same Kört.
N 5345 Canal de San Pietro.
+ 1081 Same Kört.
R 4930 Le Havre, entrée de l'embouchure de la Seine.
R 4987 De l'entrée de la Dives au cap d'Antifer, embouchure de la Seine.
R 5206 De Oysterham à Dieppe: cours de la Seine, du Havre à Rouen.
R 5259 Rade de Conakry et l'as de Los.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 54.

Fyrskibe gennullagte.

Fyrskibene Gjedser-Rev og Østre-Plak ere atter paa Station.
Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 24. Marts 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 55.

Lystønder gennullagte.

Lystønderne Topsand og Refsmæs ere atter udlagte.
Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 25. Marts 1909.

Hohenzollern, tysk Kejseryacht, kolliderede i stærk Taage Vest for Norderney Fyrskib med norsk Damp «Pous». Sidstnævnte Skib sank øjeblikkelig, men det lykkedes forinden at redde Mandskabet. »Hohenzollern« fik Skade paa Forskibet og returnerede til Wilhelmshafen for at reparere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Galease »Acacia«, hjemmehørende i Marstal, er af Rederen, Skibsfører J. J. Nielsen, solgt til Lysekil for Kr. 7,000. Skibet maaler 47 Netto Reg.-Tons. (»Erø Avis«.)

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.
Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuvert, ank. Dunkerque 19./3. fra Havre. — Alexandra, Nielsen, ank. Piræus 25./3. fra Tnnis. — Algarve, Borries, ank. hertil 18./3. fra Middelhavet. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Stettin 24./3. til Vestnorge. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 17./3. fra Windan. — Antwerpen, Madsen, afg. Rotterdam 24./3. til Newcastle. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 24./3. til New York. — Arno, Strubberg, ank. Antwerpen 24./3. fra Rotterdam. — Aurora, Fischer, ank. Genua 25./3. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Pillau 22./3. herfra. — Beira, Lunge, afg. Denia 24./3. til Malaga. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Palermo 23./3. til Algier. — Christian IX, Holm, ank. hertil 17./3. fra Loudon.

— Dagmar, Bogvad, afg. Dartmonth 24./3. til Messina. — Donro, Seberg, afg. herfra 25./3. til Nenfahwasser. — Florida, Anderseu, afg. herfra 24./3. til Aarhus. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 22./3. fra Königsberg. — Garonne, Kromann, ank. Windau 22./3. herfra. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 21./3. herfra. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 23./3. fra Kristianssand. — Hengest, Munch, dokker her. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 21./3. fra Middelhavet. — Jolantha, Simonsen, ank. Windau 22./3. herfra. — Kasan, Hansen, ank. London 24./3. fra Libau. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 24./3. fra New York. — Kiev, Jørgensen, ank. Stettin 24./3. herfra. — Kursk, Gommessen, ank. Reval 17./3. herfra. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brnnsbüttel 22./3. for Hull. — Loire, Craignou, laster i Bordeaux. — Lonise, Kruse, afg. London 24./3. til Havre. — Lonisiana, Ørsted, laster her. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 17./3. fra Smyrna. — Moskø, Jensen, ank. hertil 24./3. fra Libau. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. hertil 22./3. fra Windau. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 24./3. fra London. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Livorno 24./3. fra Swansea. — Omsk, Harder, ank. Hull 20./3. fra Liban. — Oscar II, Hempel, afg. herfra 25./3. til Kristiania. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Boston 24./3. herfra. — Perm, Christensen, ank. Liban 24./3. fra London. — Pregel, Iversen, afg. herfra 23./3. til Reval. — Saga, Wiberg, afg. Antwerpen 23./3. til Aarhus. — Seine, Damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 19./3. til Kristiania. — Tyr, Thaning, ank. Windau 25./3. — United States, Wulff, afg. New York 18./3. til Kristiania. — Vendsyssel, Jacobsens, ank. hertil 24./3. fra Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulftport 16./2. til River Plate. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Cartellon 13./3. til Gloucester. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Novorossisk 13./3. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 23./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Fowey 18./3. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Cardiff 22./3. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Newcastle 22./3. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hamburg 17./3. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Neufahwasser 18./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunkerque 22./3. — Neva, Dahl, afg. Kjøbenhavn 24./3. til Newcastle.

Vesterhavet. Nautik, K. Nielsen, passeret Skagen 23./3. for Bristol. — Nexos, Basse, ank. Almeria 20./3. — Gerda, Thøgersen, ank. Manchester 22./3. — Fylla, Christensen, ank. Swansea 22./3. — Cito, Jepsen, afg. Catania 20./3. til Tarragona. — Bodil, Uldall, ank. Manchester 20./3. — Dagmar, Mathiasen, passeret Hirtshals 22./3. for Fredericia. — Nerma, Schiff, ank. Husum 22./3. — Inger, Larsen, ank. Genua 21./3. — Johanne, Mikkelsen, ank. Burutisland 23./3. — Laura, Pedersen, afg. Methil 23./3. til Esbjerg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Stettin 17./3. — London, Bom, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Stettin 17./3. — Bryssel, Kaas, ank. Rufisque 18./3.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Rouen 19./3. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Barry 17./3. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, afg. Barry 19./3. til Madeira.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Graugemouth 22./3. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 20./3. — Fredensborg, Fischer, ank. Newcastle 22./3. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Rotterdam 4./3. — Rosenborg, Suenson, afg. Korsør 23./3. til Tync. — Uranienborg, Schmidt, afg. Rotterdam 23./3. til Dunston.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Cardiff 16./3. — Klampenborg, Winther, ank. Memel 19./3. — Silkeborg, Pedersen, afg. Libau 22./3. til West Hartlepool. — Tuborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 20./3.

Neptun. Dansborg, Köhl, ank. Stettin 24./3. — Jægersborg, Larsen, ank. Libau 24./3. — Kallundborg, Nielsen, ank. Barry 17./3. — Taarnborg, Matzen, ank. Helsingør 23./3.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Fairwater 22./3.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Königsberg 16./3.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Korsør 23./3. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Kjøbenhavn 23./3.

Havet. Fyen, Audersen, ank. Methil 22./3.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Sunderland 24./3.

Det ostasiatiske Kompagni. Samui, Licht, afg. Antwerpen 24./3. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Colombo 24./3. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, ank. Shanghai 21./3. — Bandon, Thomsen, afg. Sabang 23./3. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 24./3. til Singapore. — Buntang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Siam, Cortson, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Suez 19./3. til Singapore. — Iudien, Berg, oplagt i Kjøbenhavn. — Sibirien, Rambusel, afg. Newcastle 17./3. til Capetown. — Cambodia, Knudsen, afg. Aden 21./3. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 12./3. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. St. Lucia 23./3. — St. Jan, ank. London 20./3.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Grangemouth 20./3. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Wearmouth 20./3. — Martha, Christensen, afg. Kjøbenhavn 25./3. — Elna, Ratje, afg. Cannes 24./3. — Therese, Pedersen, ank. Burutisland 24./3. — Jeanne, Löffler, ank. Methil 21./3. — Daisy, Lagesen, ank. Nizza 23./3.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Seaham 23./3. — Energi, Svane, ank. Methil Red 23./3.

Torm. Sara, Jensen, afg. Grangemouth 24./3. — Helene, Sørensen, ank. Libau 17./3. — Sjælland, Sonnichsen, ank. West Hartlepool 21./3. — Agucete, Petersen, ank. Aarhus 16./3. — Hermia, Hansen, afg. Methil 24./3. — Alice, Schultz, afg. Odense 23./3.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brøsen, ank. Kjøbenhavn 23./3. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Hamburg 23./3. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Cardiff 23./3. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Cardiff 17./3.

Frem. Austa, afg. Barry 15./3. til Barcelona. — Freja, ank. Malmö 23./3. — Vera, afg. Rotterdam 23./3. til Methil.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 22./3. — Allan, Nielsen, ank. Boness 22./3.

Jylland. Ebba, Thomsen, passeret Algier 21./3. for Randers. — Ingrid, Winther, ank. Marseille 21./3.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Nykjøbing 22./3. til Libau. — Alexy, Loreutzen, afg. Blyth 24./3. til Ronneby. — Dagny, Sørensen, passeret aKnaalen 24./3. for Middlesbro. — Mary, Clausen, pass. Hirtshals 24./3. for Malmö.

Sejlskibe.

Svendborg. Valkyrien, Hansen, ank. Blyth 16./3. — Newsky, Nielsen, ank. Genua 18./3. — Zenitha, Jensen, ank. Frederikshavn 18./3. — Ellen, Andersen, ank. Fowey 18./3. — Ane, Jørgensen, ank. Graugemouth 19./3. — Saga, Clausen, ank. Frederikshavn 18./3. — Althea, Skovgaard, ank. Skagen 18./3.

— Danmark, Husfeldt, ank. Dysart 20./3. — Gæa, Petersen, ank. Wemyss 20./3. — Capella, Hansen, ank. Göteborg 21./3. — Sophie, Mikkelsen, ank. Amsterdam 23./3. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Douglas 19./3. — Skjold, Larsen, ank. Kirkaldy 22./3. — Mercur, Lund, ank. Kings Lynn 21./3. — Ignatz Breum, Lund, ank. Anstruther 23./3. — Ragnhild, Andersen, ank. Göteborg 24./3. — Freir, Brandt, ank. Hull 23./3.

Æra. Hebe, Clausen, ank. Bridgewater 22./3. — Norma, Christensen, ank. Funchal (Madeira) 20./3. — Norden, Rasmussen, ank. Londonderry 20./3. — Abba, Petersen, afg. Kjøbenhavn 20./3. til Helsingør. — Olaf Petersen, Albertson, afg. Hamburg 20./3. til Cimbrishamn. — H. C. Grube, Svane, ank. Fort de France 20./3. — Atlantic, Rasmussen, afg. Ballena 21./3. til Port Talbot. — Saga, Olsen, ank. Penance 22./3. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Falmouth 23./3. f. O.

INDHOLD.

Kjøbenhavn, d. 26. Marts 1909. — So- og Handelsretsdomme. — Nogle Bemærkninger om Isens Optræden i danske Farvande. — Marine-Sugeus-Motoren. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsetretninger. — Efterretninger for Søfrende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet

„Dansk Søfartstidende“s

aarlige Generalforsamling, der var fastsat til Onsdag den 31. Marts d. A., er paa Grund af indtrufne Omstændigheder bleven udsat til Onsdag den 14. April d. A. Kl. 1. Generalforsamlingen afholdes paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 26. Marts 1909.

Bestyrelsen.

Brugte Frimærker købes til høje Priser. Fiolstræde 15, 3. Sal.
Forlang Prisliste.

M. A. Jørgensen

Muskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havarieexpert.

Kontor: Holsteinsgade 16, B.

Telf. Øbro 1126 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsudg

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Skibs- og Baadebyggeri til Salg.

Et saadant, værende i fortrinlig Drett, er begrundet paa Overtagelsen af Havnetogedstillingen her at erholde til Købs straks. Eventuelt søges en Kompagnon til en paa Pladsen i flere Aar arbejdende Skibstømrer.

Nye Værksteder, elektrisk Maskinkraft og Lys.
Nærmere ved

P. M. Schmidt

Skibsbygmester, Fredericia.

Maggi Bouillon-Tærninger

F. BORCHORST

Jærnbangegade 6. — Telefon 2147.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

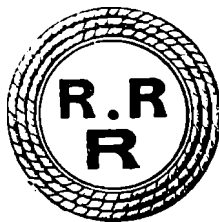
Kredsafdeling for Sjælland.

Medlemmer af Sejlskibsafdelingen i „Danske Skibsrederees gensidige Forsikringsforening for Søfolk“, boende i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Sjælland (Sjælland, Lolland-Falster, Møen og tilstødende Øer), indkaldes herved til Møde paa sidstnævnte Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, 2. Sal, Kjøbenhavn, Fredag den 2. April Kl. 3 Eftm. for at foretage Valg af 4 Repræsentanter til at udøve Stemmeret paa Forsikringsforeningens Generalforsamling i Juli Maaned d. A. Ved dette Valg tilkommer det hvert Medlem en Stemme for hver Mand, han ved Aarets Begyndelse havde indtegnet til Forsikring.

Kjøbenhavn, den 26. Marts 1909.

Kredsstyrelsen.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
1ste Klaases Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klaases Syning.
NB. Leverander 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.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trædes 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 Consolens, 21, Tel. 1762.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

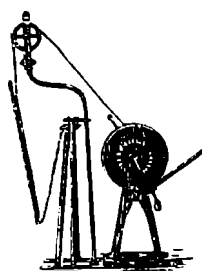
Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er f. Klaases dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.



**Wigzell's
Patent Loddemaskine**

er det paalideligste og mest praktiske
fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

**Forlang kun John Crabbie's
scotch Whisky**

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincohar“. Telefon 3283.

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.

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.

„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. Petitolinje à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 30. Marts 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossenhjul 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 Prisliste.




Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.
Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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

Køb Deres Forbrug af
Børstenbinder - Arbejde



direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.

Tjærekooste pr. Dus. Kr. 9.00
Levanger — 7.00
Dækskooste (bløde, mellemstive, stive) .. 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625. Børstenbinder.. Telefon 4375.

Vesterbrogade 54.

Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

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“.

Skibshypothekbanken
Filial af hol- Chr. IX's Gade 5
landsk Bank i København Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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

De private Assurandeurer lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taeste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
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 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 Skrueraksler, Centrifugalpumper, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luttpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensation, Rbuelbronce 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.

Maskinpasser

med Certifikat for Skibsdampmaskiner søges af et Dampskibsselskab med smaa Baad. Tilbud med Oplysning om gift eller ugift — Alder — tidligere Fart samt Gagefordringer paa egen Kost og Logis, tilsendes Købmand Chr. Boas, Stubbe-kjøbing.

Skib til Salg.

En fin rigget Skonnert, 12 $\frac{1}{2}$ Register Tons, saa god som ny; Sejl, alt Tovværk, Anker, Kæder, Baad etc., nyt. Brugt de sidste 3 Aar som Lystfartøj paa Østersøen, Norge og Tyskland, kan ogsaa bruges som Brugsfartøj, er paa Grund af anden Bestemelse meget billig til Salg.

Chr. Jensen

Margrethevej 7, Hellerup.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Anker og Kæder havas til Salg.

Skibs- og Baadebyggeri til Salg.

Et saadant, værende i fortrinlig Drift, er begrundet paa Overtagelsen af Havnefogedstillingen her at erholde til Købs straks. Eventuelt søges en Kompagnon til en paa Pladsen i flere Aar arbejdende Skibstømrer.

Nye Værksteder, elektrisk Maskinkraft og Lys. Nærmere ved

P. M. Schmidt

Skibsbygmester. Fredericia.

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 Optravning af tilsaandede Havne gives. „S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

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

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

Bunkerkul m. m.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

LANDMANDSBANKEN

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

Fabriks



Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Enetorhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

KJØBENHAVN.

Telegr.-Adr.:

Berglarsen.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 6. April Kl. 3 Eftermiddag i sit ny Lokale, Ny Toldbodgade 1, med følgende Dagsordenen:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, den 22. Marts 1909.

Bestyrelsen.

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.

Dampskibsselskabet „Torm“

afholder ekstraordinær Generalforsamling paa Selskabets Kontor, Peder Skramsgade 23, Lørdag den 3. April 1909, Kl. 3 $\frac{1}{2}$.

Forhandlingsgenstand:

Forslag fra Bestyrelsen om at faa Generalforsamlingens Autorisation til evtl. at afhænde et eller flere af Skibene, hvis Bestyrelsen finder saadant betimeligt, og til at anskaffe ny i Stedet for.

Kjøbenhavn, den 25. Marts 1909.

Bestyrelsen.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs- inventar, Ankre. Kæder etc.

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

Flag og Vimpler

„Flagkammeret“

3 Rosengården 3.

Nogle Priser: 6 Al. 10 Kr., 5 Al.

7 Kr., 4 Al. 4 Kr. 65 Ø., 3 $\frac{1}{2}$ Al.

3 Kr. 65 Ø., 3 Al. 2 Kr. 75 Ø.,

2 Al. 1 Kr. 35 Ø.

Vimpler 35 Øre pr. Alen.

Utto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekræm- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin

Skibsproviantering.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Galease

„F. N. Halmøe“, som er bygget i Bandholm i Aaret 1901 og traadt i Fart i August s. A. er paa Grund af, at den hidtilværende Fører har faaet fast Ansættelse i Land, til Salg for en Købesum af 14 000 Kr. Skibet maaler 61,34 Brutto- og 48 Netto-Register Tons og lader 120 Tons dw. Eventuelle virkelige Købere henvender sig til Mægler W. Tornøe, Nykøbing Falster, hvor Skibet henligger.

M. A. Jørgensen

Maskininspektør.

Tilsyn med Havarister og Nybygninger.

Havarieexpert.

Kontor: Holstelsngade 16, B.

Telf. Øbro 1125 y.

Telegr.-Adr.: „Superintendent“.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Kjøbenhavn, d. 30. Marts 1909.

Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet. Ministeren for Handel og Søfart har den 26. ds. i Folketinget fremsat Forslag til Lov om Lønninger m. m. ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet. Af Forslagets Bestemmelser hidsætter vi følgende:

Det ved Bureauet ansatte Personale deles i følgende fire Lønningsklasser:

1ste Lønningsklasse: 1,260 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. til 1,740 Kr., omfattende: 2 Skrivere, 2 Skibsmaalingsmedhjælpere og 1 Kontorbud.

2den Lønningsklasse: 1,500 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 330 Kr. til 2,820 Kr., omfattende: 7 Assisterter.

3dje Lønningsklasse: 4,000 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 500 Kr. til 5,500 Kr., omfattende: 2 Registratorer og 1 Skibsmaaler.

4de Lønningsklasse: 5,500 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 500 Kr. til 7,500 Kr., omfattende: Bureauets Chef.

Antallet af det under 1ste og 2den Lønningsklasse nævnte Personale kan forøges ved Finansloven eller Tillægsbevillingslov.

Chefen, Registratorerne og Skibsmaaleren udnævnes af Kongen og er pensionsberettigede. Det øvrige Personale ansættes af Ministeren for Handel og Søfart.

Forslagets Gennemførelse vil bevirke en aarlig Merudgift paa 10,708 Kr.

Vi har fra Føreren af S/S »Euxinia«, Kapt. L. P. Dam Larsen d. 27. ds. modtaget følgende Meddelelse:

Den 9. Marts passeredes paa 42° 42' N. Br. 50° V. Lgd. et Isbjerg af følgende Dimensioner: Højde 140 Fod, Bredder 180 Fod, Længde c. 400 Fod. Da saavel Luftens som Vandets Temperatur var paa Frysepunktet, var der ikke den ringeste Temperaturforandring at spore, skønt der passeredes i Læ af Isbjergtet i 1,000 Fods Afstand.

Ny Lovforslag.

Ministeren for Handel og Søfart har d. 26. ds. i Folketinget forelagt nedenstaaende Lovforslag, begge i den Skikkelse, i hvilken de er affattet af de henholdsvis d. 27. og 23. Januar d. A. nedsatte Kommissioner.

Forslag til midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie.

§ 1.

Ethvert søgaaende dansk Skib — Sejlskibe af under 80 Tons dog undtagne — skal, for saa vidt det farer paa fremmed Havn, inden 1. Oktober 1909 være forsynet med Lasteliniemærke i Overensstemmelse med de nærmere Regler, som maatte fastsættes ved kongelig Anordning.

Lasteliniemærket angiver det største Dybgaende, hvortil Skibet maa laste.

§ 2.

For hvert af de i § 1 nævnte Skibe udfærdiges der af Ministeren for Handel og Søfart et Fribordsbrev.

De ved Lasteliniemærkets Anbringelse og i Anledning af Fribordsbrevets Udstedelse foranledigede Udgifter fastsættes nærmere ved den i § 1 ommeldte kongelige Anordning og udredes af Skibets Ejer.

§ 3.

Tilsynet med Overholdelsen af de for Skibes Dybgaende og Lastelinie i Henhold til nærværende Lov foreskrevne Regler udøves af Toldvæsenet.

§ 4.

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

Boderne tilfalder Statskassen og bliver i Mangel af Betaling af afsoner efter de almindelige Regler om Boders Afsoning udenfor kriminelle Sager.

Sagerne behandles som offentlige Politisager og hører i Kjøbenhavn under So- og Handelsretten og udefor Kjøbenhavn under So-retterne.

Hvis et Skib er lastet i Strid med de i denne Lov og de i Henhold til samme foreskrevne Regler, skal Skibet anses som usikkert og kan stoppes af vedkommende Myndigheder.

§ 5.

Ministeren for Handel og Søfart bemyndiges til under særlige Omstændigheder at tilstaa Afgivelser fra Bestemmelserne i §§ 1 og 2 samt § 4, sidste Stykke.

§ 6.

De ved denne Lov og de i Henhold til samme givne nærmere Forskrifter foranledigede Udgifter for Statskassen bevilges paa de aarlige Finans- eller Tillægsbevillingslove.

§ 7.

De i § 1 anvendte Udtryk »dansk Skib«, »søgaaende« og »Tons« har den samme Betydning som i Lov Nr. 16 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. af 13. Februar 1903 samt Bekendtgørelse Nr. 156 af 5. Oktober s. A.

§ 8.

Denne Lov gælder ikke for de under Marineministeriet hørende Skibe og Fartøjer eller for Skibe i Toppetransport.

Regeringen bemyndiges til ved kongelig Anordning at sætte nærværende Lov i Kraft paa Færøerne med de Lempelser, som i Folge disse Øers særegne Forhold maatte findes formaalstjenlige.

Forslag til Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

A. Skibets Bygning og Udstyr m. m.

§ 1.

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

§ 2.

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

- Skrøget skal være tæt og besidde den fornødne Styrke.
- Er det bygget af Jern eller Staal, skal det have vandtætte Skodder, hvis Antal, Højde og Styrke skal tilfredsstille et af de af Ministeren for Handel og Søfart anerkendte Klassifikations-selskabers Regler.
- Rejsningen med Sejl og Tilbehør skal være i fuldt forsvarlig Stand.
- Det skal være forsynet med passende Løsepumper.
- Til Betryggelse mod Brandfare skal der om Bord findes de nødvendige Slukkemidler og Indretninger under Hensyn til Skibets Størrelse og den Fart, det er bestemt til.
- Der skal være truffet saadanne Foranstaltninger, at en Lading, der kan udvikle giftige Luftarter, ikke medfører Fare for de Ombordværendes Liv eller Sundhed.
- Rum til Transport af Sprængstoffer, sammenpressede Luftarter og ildfarlige eller ætsende Varer skal med Hensyn til Beliggenhed og Indretning være forsvarlige og overensstemmende med de derom givne Regler.

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

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

Baadene skal være forsynet med alt nødvendigt Tilbehør og være saaledes anbragt, at de let og hurtigt kan sættes i Vandet.

- Det skal være forsynet med Redningshælder og Redningskranse, let tilgængelige og i et Omfang, der fastsættes under Hensyn til Antallet af om Bord værende Personer samt til Skibets Art og Størrelse.
- Det skal være forsynet med forsvarlige Aakere og Kæder eller Trosser.

- Det skal være forsynet med mindst ét Kompas foruden Hovedkompasset; Skibe i Kystfart behøver dog kun ét Kompas.

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

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

- Det skal have de foreskrevne Lys-, Lyd- og Nødsignaler.
- Det skal have et Eksemplar af de om Søvejsregler og Nødsignaler m. m. gældende Bestemmelser om Bord, jfr. Solovens § 27.

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

q. Skibsmandskabets Opholdsrum skal være i velholdt Stand, jfr. Solovens § 45.

r. Er det i Fart udenfor Skagen, skal der paa et for alle om Bord værende let tilgængeligt og synligt Sted være ophængt en Tavle med Anvisning til Skibbrudnes Redning.

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

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

§ 3.

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

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

§ 4.

Ethvert af de i § 1 nævnte Fartøjer, der til Fremdrivning ikke benytter Sejlkraft (Lægtene og lign.), skal, for saa vidt de er søgaaende, tilfredsstille de i § 2 a, h, i, k og n angivne Fordringer.

§ 5.

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

Ved Prøvekommet kan endvidere andre nautiske Instrumenter — saasom Sekstanter, Kronometre og Barometre — undersøges.

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

§ 6.

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

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

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

B. Om Tilsynet.

§ 7.

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

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

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

For Fiskefartøjer bortfalder de nævnte Syn, saafremt de er funden at være i Orden ved Eftersyn, foranstaltet af Statens Fiskerikontrol.

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

For saadanne Sejlskibe, der er undergivet det særlige Tilsyn med Udvaandrskibe, drager Justitsministeren Omsoerg for, at i det mindste de i nærværende Lov stillede Fordringer til Skibenes Bygning og Udstyr m. m. er fyldestgjort.

§ 8.

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

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

§ 9.

Til at foretage Syn over de i denne Lov omhandlede Skibe og Fartøjer udnævnes af Ministeren for Handel og Søfart en sagkyndig Mand til at være Synsmand i de Havne eller Steder i Kongeriget, hvor Ministeren auser det nødvendigt.

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

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

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

§ 10.

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

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

Endvidere skal det ved Synet godtgøres, at Foreren af Skibet eller Fartøjet lader Løuse-, Slukke- og Redningsmidlerne eftersø ved Hjælp af Skibets Besætning ved visse af Ministeren for Handel og Søfart fastsatte Tidsmelleumrum.

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

Synsmanden er berettiget til at fordrø Adgang overalt om Bord.

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

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

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

§ 11.

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

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

§ 12.

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

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

§ 13.

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

§ 14.

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

§ 15.

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

Oversynsmændene har om deres Afgørelse at afgive Beretning til Politiovrigheden, jfr. § 11.

§ 16.

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

§ 17.

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

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

§ 18.

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

§ 19.

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

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

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

For Autorisationen erlægges ingen Betaling.

§ 20.

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

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

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

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

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

§ 21.

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

§ 22.

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

§ 23.

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

§ 24.

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

§ 25.

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

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

§ 26.

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

§ 27.

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

§ 28.

Denne Lov gælder ikke for de under Marineministeriet hørende Skibe og Fartøjer eller for Skibe i Tropictransport.

C. Straffebestemmelser m. m.

§ 29.

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

Synsmand, der gør sig skyldige i Overtrædelse af de Pligter, der paahviler dem i Medfør af denne Lov og de i Henhold til samme givne nærmere Forskrifter, anses, for saa vidt Forholdet efter den øvrige Lovgivning ikke egner sig til højere Straf, med Boder fra 20—1,000 Kr.

Boderne tilfalder Statskassen og bliver i Mangel af Betaling at afsones efter de almindelige Regler om Boders Afsoning udenfor kriminelle Sager.

Sagerne behandles som offentlige Politisager og hører i Kjøbenhavn under So- og Handelsretten, uden for Kjøbenhavn under Søretterne.

§ 30.

I denne Lov forstås ved »dansk Skib eller Fartøj« et saadant, som opfylder Betingelserne i Solovens § 1.

Ved et »Dæksfartøj« forstås ethvert Fartøj, der ved Dæk over hele Skibet er beskyttet mod Søens Indtrængen.

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

Ved »Kystfart« forstås Fart, som finder Sted:

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

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

Ved »Tons« forstås Register-Tons Brutto.

Ved »Hovedreparation« forstås:

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

§ 31.

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

Regeringen bemyndiges til ved kongelig Anordning at sætte nærværende Lov i Kraft paa Færøerne med de Lempelser, som i Følge disse Øers særegne Forhold maatte findes formaalsjenlige.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 20/1009, afsagt den 10. Marts 1909.
Kjøbenhavns Havnevæsen mod Skibsfører P. E. Petersen.

Skonnert »Anna« af Helsingborg, der den 6. December 1906 ankom her til Havnen og senere er bleven forladt af Mandskabet, har siden henligget her uden at de i Følge Bekendtgørelse af 28. Juli 1899 skyldige Bolværkspenge er bleven betalt udover den første Maaned. I denne Anledning er der den 2. Februar d. A. af Havnevesnet bleven foretaget Arrest i Skibet med Tilbehør til Sikkerhed for det da skyldige Beløb 237 Kr.

Under nærværende Sag, der i Henhold til Plakat 30. November 1821 er anlagt mod Indstævnte Skibsfører P. E. Petersen, som i Henhold til Havneordningen stadig har ført Tilsyn med det nu i Gasværkshavnen henliggende Skib, paastaar Kjøbenhavns Havnevesen Arresten stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt og sig kendt berettiget til at lade foretage Udlæg i det arresterede Gods til Dækning af de skyldige Bolværkspenge 237 Kr.. Omkostningerne ved Arrestforretningen Kr. 20.46, og denne Sags Omkostninger med Renter.

Indstævnte Skibsfører P. E. Petersen har givet Møde under Sagen og har intel haft at erindre mod Sagsmaalets Rigtighed. Der vil herefter være at give Dom efter Citantens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 50 Kr.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 26. ds. lob et Skib af Stabelen paa Skibsbygger Anders Jensens Værft, Svendborg.

Skibet, der er en Fore-and aft Skoaert, maaler 78 Brutto Tons og fik Navnet »Esther«, det bliver hjemmehørende i Svendborg og faar til Forer Kaptajn N. Petersen, Svendborg.

Det er det 41. Skib, der er udgaaet fra Anders Jensens Værft. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et lignende Skib.

(»Svendb. Amtst.«.)

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«.

Levstræde 9.

Telefon 6025.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltrusser, Køjer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab, Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 28./3. — Alexandra, Nielsen, afg. Salonica 28./3. til Smyrna. — Algarve, Borries, afg. herfra 25. til Marseille. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Arendal 28./3. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Antwerpen 27./3. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. Newcastle 29./3. — Arkansas, Petersen, ank. New York 27./3. — Arno, Strubberg, ank. Antwerpen 24./3. — Aurora, Fischer, ank. Neapel 27./3. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Pillau 28./3. hertil. — Beira, Lange, afg. Cadiz 28./3. til Lissabon. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Algier 24./3. til Lissabon. — Christian IX, Holm, ank. Libau 27./3. — Dagmar, Bogvad, afg. Dartmouth 24./3. til Messina. — Douro, Søberg, ank. Danzig 26./3. — Florida, Andersen, ank. Aarhus 26./3. — Frederik, Thomsen, ank. London 29./3. — Garonne, Kromann, ank. Windau 22./3. — Georgios I, Sorensen, afg. Libau 27./3. til Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 23./3. — Hengest, Mueh, dokker her. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 26. 3. til Reval. — Jolantha, Simonsen, afg. Windau 27./3. til Hull. — Kasan, Hansen, afg. London 27./3. hertil. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 24./3. — Kiev, Jørgensen, afg. Stettin 28./3. til Danzig. — Kursk, Gommesen, afg. Reval 27. 3. til Rotterdam. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 24./3. — Loire, Craignou, afg. La Rochelle 27./3. til Havre. — Louise, Kruse, ank. Havre 25./3. — Louisiana, Ørsted, ank. Kristiania 29./3. — L. P. Holmblad, Svaue, ank. Antwerpen 17./3. — Moskow, Jonsen, afg. herfra 27./3. til Antwerpen. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. hertil 22./3. — Nordjylland, Kragh, ank. Pillau 29./3. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Livorno 24. 3. — Omsk, Harder, ank. Windau 29./3. — Osear II, Hempel, afg. Kristiansand 27./3. til

New York. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Boston 27./3. til New York. — Perm, Christensen, ank. Libau 24./3. — Pregel, Iversen, ank. Reval 26./3. — Saga, Wiberg, ank. Aarhus 26./3. — Seine, Damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 19./3. til Kristiania. — Tyr, Thining, ank. hertil 29./3. — United States, Wulff, ank. Kristiania 29./3. — Vendsyssel, Jacobous, ank. Kristiania 27./3.

Heimdal, Auline, Leth, afg. Grangemouth 20./3. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Wearmouth 28./3. — Martha, Christensen, afg. Kjøbenhavn 25./3. — Elna, Ratje, ank. Oran 28./3. — Theresen, Pedersen, ank. Burntisland 24./3. — Simone, Møller, afg. Kjøbenhavn 26./3. — Jeanne, Löffler, ank. Granton 27./3. — Vera, Riso, afg. Kjøbenhavn 27./3. — Daisy, Lagesen, ank. Nizza 23./3.

Svendsen & Christensen, Ajax, Brøsen, afg. Kjøbenhavn 27./3. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Cardiff 27./3. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Hamburg 23./3.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab, Russ, Petersen, afg. Gulport 16./2. til River Plate. — Mikhail Outchoukoff, Harboe, afg. Castellon 13./3. til Gloucester. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Novorossik 25./3. til Svendborg. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 23./2. — Helmer Mørch, Thorsen, afg. Fowey 25./3. til New York. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Cardiff 22./3. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, ank. Newcastle 22./3. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Glückstadt 25./3. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Neufahrwasser 25./3. til Methil. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Dunkerque 27./3. til Newcastle. — Nawa, Dahl, afg. Kjøbenhavn 24./3. til Newcastle.

Vesterhavet, Niobe, Jessen, afg. Hamburg 24./3. til Blyth. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Königsberg 26./3. til Rotterdam. — Nautik, N. Nielsen, pass. Beachy Head 27./3. til Bristol. — Nordsoen, Gram, afg. Newcastle 23./3. til Königsberg. — Nexos, Basse, ank. Valencia 26./3. — Gerda, Thøgersen, ank. Preston 26./3. — Ellen, Hansen, pass. Dover 27./3. til Genoa. — Fylla, Christensen, afg. Swansea 26./3. til Neufahrwasser. — Cito, Jessen, ank. Tarragona 26./3. — Napoli, Brinch, ank. Dieppe 26./3. — Bodil, Uldall, ank. Newport 27./3. — Dagmar, Mathiasen, afg. Fredericia 26./3. til Aalborg. — Norma, Schiff, afg. Husum 26./3. til Blyth. — Alfa, Sorensen, ank. Königsberg 23./3. — Inger, Larsen, afg. Livorno 24./3. til Burriana. — Johanne, Mikkelsen, afg. Burntisland 25./3. til Tuborg. — Karla, Nielsen, ank. Granton 26./3. — Laura, Pedersen, ank. Eshjerg 25./3.

Vulcan, Vulcan, Nielsen, afg. Stettin 25./3. til Kjøbenhavn. — London, Bom, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Windau 26. 3. — Bryssel, Kaus, ank. Rufisque 18./3.

Mercur, Berlin, Krogh, afg. Rouen 24./3. til Port Talbot. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Barry 17./3. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, afg. Barry 19./3. til Madeira.

Dania, Lilly, Nielsen, ank. Libau 25./3. — Alexy, Lorentzen, afg. Blyth 24./3. til Ronneby. — Dagny, Sorensen, ank. Middlesbro 27./3. — Mary, Clausen, ank. Malmö 25./3.

Dannebrog, Amalienborg, Petersen, afg. Grangemouth 24./3. til Aarhus. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 20./3. — Fredensborg, Fischer, ank. Newcastle 22./3. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Rotterdam 4./3. — Rosenborg, Suenson, ank. Newcastle 26./3. — Uranienborg, Schmidt, ank. Dunston 25./3.

Dampskibsselskabet af 1896, Guldborg, Orbeck, afg. Barry 25./3. — Klampenborg, Winther, ank. Windau 25./3. — Silkeborg, Pedersen, afg. Libau 22./3. til West Hartlepool. — Tuborg, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 25./3. til Tyne. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Memel 25./3. — Aggersborg, Jørgensen, afg. København 26./3. til Newcastle.

Neptun, Daushorg, Kühl, ank. Kratzwick 24./3. — Jørgersborg, Larsen, ank. Libau 24./3. — Kallundborg, Nielsen, ank. Cardiff 16./3. — Taarnborg, Matzen, afg. Helsingør 25./3. til Tyne.

Høneborg, Høneborg, Christiansen, ank. Fairwater 22./3.

Skjoldborg, Skjoldborg, Sorensen, ank. Königsberg 16./3.

Svendborg, Anna Mærsk, Møller, ank. Korsør 23./3. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Kjøbenhavn 23./3.

Havet, Fyen, Andersen, afg. Methil 25./3. til Korsør.

Rossia, Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Sunderland 26./3. til Vejle.

Det Østasiatiske Kompagni, Samui, Licht, afg. Antwerpen 24./3. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Colombo 24./3. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 25./3. til Yokohama. — Bandon, Thomsen, afg. Sabang 23./3. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 25./3. — Bintaang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn

(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 tilvejet bragt 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 Dampsiiren gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgaardshavn og Nyhavn 14 & 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 Lodsar.</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>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.</p> <p>Bolværkerne 5½ & 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skisafgift 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 Havnekon- tor og af Havnearbej- dernes 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>Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderate 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. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd.</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 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift</p>	<p>Bugsering uforuden. 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, 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 tilvejet bragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Slusetærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnakaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnakaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kuttur 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 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 & 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. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførselen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø. Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med 11,500 Tons Bæreevne. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	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 ny 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 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 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. Vandværkevand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotet 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Ind 10 Øre Ud - -	Lods faas ved Albue og for udgaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexe.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vand er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton. Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. Indbefattet Lodsafgifter. Dampskibesom anløber for Kulforstyring betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er fri for Udg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodsere. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 38' bred Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværksbejden 6-6 1/2 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 Fæme. Lods for mindre Skibe Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning 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 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.

	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.	Skibaafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hoved-sagentlig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastprle: 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, 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. Ballastprle: 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-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebaner De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 80 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværker-nes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ¼ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1908. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton. 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besør ges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhaling s-plads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6', Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1908.	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 besør ges af Ladnings-modtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinge, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træs kibe 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.

17./3. — Indieu, Berg, oplagt i Kjøbenhavn. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Suez 19./3. — Sibirien, Rambusch, afg. Funchal 26./3. til Capetown. — Cambodia, Knudsen, ank. Suez 27./3.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansou, afg. Portland 12./3. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 26./3. til Havre. — St. Jan, Ingemann, afg. London 25./3. til Kjøbenhavn.

Torm. Sara, Jensen, afg. Grangemouth 24./3. — Helena, Sørensen, afg. Libau 25./3. — Sjælland, Sonnichsen, afg. West Hartlepool 26./3. — Agnete, Petersen, afg. Aarhus 27./3. — Hermia, Hausou, afg. Methil 24./3. — Alice, Schultz, ank. Hull 27./3.

Alfred Christensen. Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 26./3. — Svend, Schmidt, afg. Drammen 13./3. — Nordland, Møller, afg. Duuston 26./3. til Kjøbenhavn. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Stettin 25./3. — England, Anderson, ank. Wiudau 25./3. — Holland, Paulsen, afg. Grangemouth 27./3. — Rusland, Madsen, afg. London 25./3. — Europa, Hansen, ank. Barry Dock 6./3. — Tyskland, Danstrup, ank. Hamburg 23./3. — Frankrig, Friis, afg. Howdon Dock 25./3. til Kjøbenhavn.

H. Kirschner. Edison, Svendsen, afg. Tyue Dock 26./3. til Kjøbenhavn. — Fulton, Jørgensen, ank. Napoli 24./3. — Newton, Andersen, ank. Savona 20./3. — Washington, Nielsen, afg. Blyth 26./3. til Mariager.

Fram. Austa, auk. Barcelona 26./3. — Freja, auk. Halmstad 25./3. — Vera, ank. Methil 25./3.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 22./3. — Allan, Nielsen, auk. Aarhus 27./3.

Dansk Dampskibsselskab. Ove Gjedde, Jans, ank. Catania 26./3. — Otto Rud, Hauch, ank. Tunis 26./3. — Henrik Bjelke, Hausou, ank. Assens 23./3.

Sejlskibe.

Ers. Bouavista, Christensen, ank. 25./3. Rio Grande. — Hydra, Christensen, afg. Lizari 19./3. til Stockholm. — Harris, Torsteinsen, ank. Canneto Lif 26./3. — Arken, Christensen, auk. Rio Grande do Sul 25./3. — Alfa, Madsen, er afg. fra Sanes Francois (Gadouloupe) til Bordeaux. — Thea, Friis, ank. Mullerup 26./3. — Aerial, Christensen, ank. Kragerø 26./3. — Atlantic, Rasmussen, ank. Port Talbot 27./3. — Prøven, Schmidt, pass. Praole Point 24./3. p. R. t. Hamburg.

Efterretninger for Søfarende.

Lystands genudlagt. Kattegat. Lystanden »Tangen« er atter udlagt.

Fyrskib genudlagt. Kattegat. Fyrskibet »Schultz's Grund« er atter paa Station. Dermed er alle danske Fyrskibe udlagt.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 58.

Lystønder genudlagte. Sundet.

Lystønderne Knollen og Gilleleje-Flak N. ere atter udlagte. Marineministeriets Admiralitets Departement, den 29. Marts 1909.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 30. Marts 1909. — Ny Lovforslag. — Sø- og Handelsretsdomme. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Aktieselskabet

„Dansk Søfartstidende“s

aarlige Generalforsamling, der var fastsat til Onsdag den 31. Marts d. A., er paa Grund af indtrufne Omstændigheder bleven udsat til Onsdag den 14. April d. A. Kl. 1. Generalforsamlingen afholdes paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 26. Marts 1909.

Bestyrelsen.

Maggi Bouillon-Tærninger

F. BORCHORST

Jærnbane gade 6. — Telefon 2147.

**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.

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Drager. 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.



faas hos de fleste af Landets
**Skibs- og
Provianteringshandlere**

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mølgade Nr. 28, ved Haven.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1870
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN
Telegraphic Address: "HOPPE"

F. Hansen & Co.

Licensed

**Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt**

St. Petersburg
Tlf.: "Hansens"

Cronstadt
Tlf.: "Hansens"

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar: paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand, Örnekildevik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

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

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Eftert.)

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

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).



Husk
**Petersen-Faxe's
Herreekvipering**
Kjøbenhavn.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al. Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

AXEL LUND A/S

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsen
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 9—8.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,646.

Specialitet:

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

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Drager.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget henhørende
Reel og billig Betjening garanteres.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitiolinie 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Fredag den 2. April 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3083. — Telegr.-Adr.: Amianto.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

Køb Deres Forbrug af



Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
 Levanger — 7.00
 Dækakoste (bløde, mellemstive, stive) .. 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
 til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625.

Børstenbinder.

Telefon 4375.

Vesterbrogade 54.

Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

<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>
--	---	---	--

**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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Spedition
 St. Petersburg
 og
 Narva (Hungerburg)
 (Rusland)

Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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

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

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.

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 500 Tons Egenvægt.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kædkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Galease

„F. N. Halmøe“, som er bygget i Bandholm i Aaret 1901 og traadt i Fart i August s. A., er paa Grund af, at den hidtilværende Fører har laaet fast Ansættelse i Land, til Salg for en Købesum af 14 000 Kr. Skibet maaler 61,84 Brutto- og 48 Netto-Register Tons og lader 120 Tons dw. Eventuelle virkelige Købere henvender sig til Mægler W. Tornøe, Nykøbing Falster, hvor Skibet henligger.

Helge Stabell,
Skibsingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikenes fulde garanti.

NEW YORK STEMPFAER. YANIA

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: Privato.

Telefon-Nr. 6.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udørsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

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

Nykøbing 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.

Skib til Salg.

Galeasen „Hamburg“ af Haderslev, der maaler 33,81 Netto Tons og laster 80 Tons dw., er til Salg ved Henvendelse til Skipper Chr. Fryden Dahl, Ørbyhage pr. Vonsbek i Haderslev Kreds.

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

Maggi

Franske Supper
Bouillon-Tærninger
Kryderi

F. Borchorst
Jærnanegade 6. Telef. 2147

Til Skibsbrug

anbefales:

Carlsberg

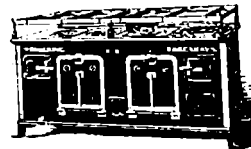
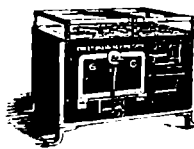
Pilsner
Lagerøl
Porter
Exportøl
Skattefri, lys
og mørk
Mineralvande.

Leveres fra Depotet:

Havnegade 47. Telefon 4980.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



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

Kjøbenhavn, d. 2. April 1909.

Bekendtgørelse

OMI

de Skibsførerne i Henhold til Søloven af 1ste April 1892 § 36 jfr. Bekg. Nr. 189 af 2den August 1893 paahvilende Pligter med Hensyn til Førelsen af Skibsdagbogen.

Paa dertil given Foranledning skal man hermed indskærpe Overholdelsen af Reglerne i Søloven af 1. April 1892 § 36, jfr. Bekendtgørelse Nr. 189 af 2. August 1893, hvorefter der paahviler Skibsføreren følgende Pligter med Hensyn til Førelsen af Skibsdagbogen:

Dagbogen føres efter Tidsfølgen, i Havn for hvert Døgn, i Søen for hver Vagt. Hvad der passerer paa den enkelte Vagt, kan foreløbig optegnes paa en Kladde, men skal indføres inden Etmaalets Ende.

Bogen bør føres ordentligt og tydeligt. Hvad en Gang er indført, maa ikke raderes, overstryges eller paa anden Maade gøres ulæseligt; bliver Rettelse nødvendig, bør den tilføjes som en Anmærkning.

Er Skibet i Havn eller til Ankers, kunne flere Døgn indføres paa samme Side tværs over hele Skemaet, men de maa være tydeligt adskille fra hverandre, og hver Dag — som da regnes fra Midnat til Midnat — maa have Navn og Datum til Overskrift.

For saa vidt Skibsføreren ikke selv fører Dagbogen, skal han mindst én Gang hver Uge meddele Dagbogen Paategning om, at han har efterset den.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Ministeriet for Handel og Søfart, d. 13. Marts 1909.

Johan Hansen.

G. Busck-Nielsen.
fg.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund meddeler:

Königsberg er — sikkert med Rette — betragtet som et af de Steder i Østersøen, hvor der drives en udstrakt Fragtspekulation med Sejlskibsfragter, hvorved det naturlige Forhold mellem Tilbud og Efterspørgsel paa Tonnage ikke kan gøre sig gældende, men forrykkes til Skade for Sejlskibsfarten.

I Overensstemmelse med sit Program har Nord-evropæisk Sejlskibsreder-Forbund undersøgt dette Forhold samt indledet Forhandling med de derværende Sejlskibsmæglere, og om det end er vanskeligt at komme til Bunds i den Slags lyssky Forretninger, saa staar det dog klart for Forbundets Repræsentantskab, at de derværende Befragtningsforhold i visse Retninger kan anses som skadelige for Redernes Interesser. I Erkendelse heraf har Forbundet tilstillet Firmaerne Rob. Kleyenstüber & Co., Storrer & Scott, A. Peters og Gustav Møller & Prentice en Erklæring til Underskrift, hvori de nævnte Firmaer fra 1ste Januar 1909. forpligtede sig til ikke at ville drive Fragtspekulation og i Overtrædelsestilfælde at erlægge en Bøde af Rmk. 500.

Erklæringen blev derefter underskrevet af Firmaerne Rob. Kleyenstüber & Co., Storrer & Scott, og A. Peters, dog under den Forudsætning, at Firmaet Gustav Møller & Prentice ligeledes underskrev.

Fra sidstnævnte Firma savner man imidlertid Svar.

Repræsentantskabet maa beklage den Holdning, som d'Herrer Gustav Møller & Prentice har indtaget i denne Sag; men man har ikke opgivet Haabet om senere at komme til et tilfredsstillende Resultat. En væsentlig Betingelse for, at dette skal kunne opnaas, er, at Medlemmerne energisk modarbejder de Skibsmæglere, som driver Fragtspekulation, og i alle Tilfælde, hvor Medlemmerne har positive Beviser i Hænde for, at en

Mægler driver Fragtspekulation — saa som Slutsedler eller Certepartier, hvor Befragterens Navn ikke er nævnet — udbeder man sig disse tilstillet.

Kjøbenhavn i Marts 1909.

C. Minor Rasmussen,
Sekretær.

Vi har modtaget følgende:

Undertegnede Skibsførere og forhenværende Skibsførere udtaler herved en oprigtig Beklagelse over den, i Følge forskellige Blades samstemmende Referat, paa Skibsførerforeningens nylig afholdte Generalforsamling, uden for Dagsordenen, vedtagne Resolution, der i høj Grad var krænkende for Foreningens tidligere mangeaarige Formand og Æresmedlem, Hr. Kaptajn Jacob Holm.

Kapt. Holm har i den lange Aarrække, han beklædte Formandspladsen i Foreningen, ved alle Lejligheder repræsenteret Standen paa en værdig Maade og varetaget dens Interesser efter bedste Evne. Hans Opgave var været at værne Skibsførerstandens Prestige og Værdighed, og det har været ham magtpaaliggende at opretholde og bevare et godt Forhold til Foreningens øvrige Kaldsfæller, baade af den kgl. Marine og Handelsmarinen. Med sjælden Takt har han søgt at udjævne de undertiden forekomne Divergenser. Men først og fremmest har han søgt at styrke og vedligeholde det traditionelle gode Tillidsforhold, der altid har bestaaet mellem de danske Skibsredere og Skibsførerne, et Forhold, der er af vidtrækkende Betydning for vor Skibsfart, hvis denne som hidtil skal kunne optage Kampen paa Verdensmarkedet med Held.

Med Beklagelse har vi bemærket de fra visse Sider af Skibsførerforeningen til Stadighed udfoldede Bestræbelser for at udsaa Misstemning mod den kgl. Marines Officerer. Vi misbilliger i høj Grad disse Bestræbelser, der nu senest fandt Udslag i den af Skibsførerforeningen mod Hr. Kaptajn Holm rettede Resolution, der forekommer os usædvanlig hensynsløs og ubegrundet.

Da vi er overbevist om, at Hr. Kaptajn Holm altid har handlet efter sin Overbevisning og efter rolig Overvejelse, erklærer vi herved, at vi fremdeles nærer den samme Tillid og Højagtelse for Kaptajnen som hidtil.

Kjøbenhavn, den 27. Marts 1909.

M. F. Bartram, P. A. Bærentzen, C. Berg, Otto Berg, C. A. Bonde, C. Bonnesen, Martin Carl, V. J. Gundel, Otto Hansen, H. C. Hansen, Otto Heckscher, V. Hein, H. Fr. Ishøj, E. Jacobsen, C. P. Jensen, M. Jespersen, C. A. Jørgensen, A. V. Knudsen, L. Larsen, N. Mogensen, C. Mygind, Otto Møller, C. W. Møller, P. K. Nielsen, A. Brems Pedersen, H. V. Petersen, J. O. Pii, I. Rabe, M. v. Schmidten, C. Schmiegelow, I. Chr. Schou, C. E. Silfverberg, O. Tidemand, S. Thomsen, A. G. Thomsen.

Sandvig Havn er med delvis Tilskud fra Statens Side blevet forbedret ved, at Havnens nordre Mole er bleven fjærnet, og at der i dens Sted er blevet opført en ny Mole, udgaaende fra Enden af den østre Mole. Ved visse Vinde er der dog en ret betydelig Uro i Havnebassinerne.

Byraadet har derfor ansøgt Trafikministeriet om, at Staten vil bidrage med Halvdelen af Udgifterne, 6700 Kr., til Opførelse af et Molehoved for den ny Mole, hvilket Molehoved dels skal bidrage til at bringe Ro i Havnen, dels skal tjene til Støtte for Molen, der undertiden kan være udsat for et voldsomt Pres af Søen. Denne Plan er tiltraadt af Vandbygningsdirektøren, hvem Sagen har været forelagt.

I Henhold hertil stiller Ministeren for offentlige Ar-

bejder Forslag til 3. Behandling af Tillægsbevillingsloven om at bevilge 3,350 Kr. Forslaget tiltrædes af Finansudvalget.

Asaa Skibsbro. Ved delvis Tilskud fra Statens Side er nu Anlægget af en Havn ved Asaa Skibsbro fuldført, dog med mindre Ændringer i den oprindelige Plan.

Disse Ændringer har imidlertid medført, at Overslagssummen er bleven overskredet med Kr. 2,320.65, saaledes at der til Anlægget i alt er medgaaet et Beløb af Kr. 64,320.65. Bestyrelsen for Havnen har nu anholdt Trafikministeriet om, at Tilskudet fra Staten maa blive forhøjet med Halvdelen af det ud over Overslagssummen medgaaede Beløb eller Kr. 1,160.32.

Om dette Punkt stiller Ministeren for offentlige Arbejder Forslag til Tillægsbevillingslovens 3. Behandling. Forslaget tiltrædes af Finansudvalget.

Hr. Grosserer Alfred Christensen meddeler: Juleskibet af 1908 har i tre Maanedes gratis givet 900—1000 Maaltider, samt Logi og Varme til omkring 4,000 Mennesker. Der ophøres til 1ste April.

I Følge Meddelelse fra Dampskibsmægler Chr. J. L. Rasmussen i Stettin, ophæves Isbryderafgiften paa Revieret mellem Swinemünde og Stettin fra den 1. April Kl. 12 Nat.

I de to førstkommende Uger vil *Dansk Søfartstidende* paa Grund af Helligdagene kun udkomme én Gang henholdsvis Onsdag d. 7. og Onsdag d. 14. April.

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for April Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Forskellen i det gennemsnitlige Lufttryk paa 30°—40° N. Br. og 50°—60° N. Br. er i April ringere end i nogen anden Maaned. Paa Damperruten mellem 40°—50° N. Br. betyder dette, at de vestlige Vinde gennemsnitlig er bleven svagere, og at østlige Vinde forekommer næsten lige saa hyppigt som i Marts og Maj, i hvert Fald betydelig hyppigere end i Januar og Juli. Den laveste Barometerstand mellem Kanalen og New York træffer Dampene i April lige saa ofte i Golfstrømmen paa 60° V. Lgd. som midt paa Oceanet. Dage, hvor Lufttrykket over Grønland, Island eller Skotland er højere end over Mellemeuropa og De forenede Stater, hører ogsaa om Foraaret til Undtagelserne, men de forekommer dog nu oftere end paa alle andre Aarstider, hvad der medfører nordlige og østlige Vinde.

Den gennemsnitlige Nordgrænse for NØ. Passaten i Atlanterhavet, som i Marts naar sin sydligste Beliggenhed, er i April rykket 2° mod Nord. Passat Omraadet naar ogsaa i April i den østlige Del længere mod Nord end midt paa Oceanet og her atter længere mod Nord end i den vestlige Del — en Omstændighed, der maaske staar i Forbindelse med den lavere Temperatur af Overfladevandet og Luften, thi herved begunstiges i den østlige Del Dannelsen af det høje Lufttryk, der kræves til Passatens Bestaaen. Derimod forandrer i April de 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 europæisk-afrikanske Side paa Madeira og Fastlandet Syd efter regne med en støl NØ.-Passal fra Midten af April. Ved Sierra Leone Kysten er Vinde fra NNW. endnu fremherskende, Vindstille forekommer ofte og vestlige og sydvestlige Vinde nu og da. Den tørre Aarstid er her til Ende. Øst for Kap Palmas begynder i April under SV.-Monsunen den store Regntid paa den saakaldte Elfenbenskyst. De vestafrikanske Tornados forekommer ved hele Guineakysten fra omtrent 8° N. Br. i Marts, April og Maj (tillige i November) hyppigst og heftigst som Uvejrbygger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Paa den amerikanske Side er nordvestlige Vinde fremherskende ved Kysterne af Kanada, New Foundland og Ny Skotland; jo længere man kommer mod Syd, desto hyppigere bliver de sydvestlige Vinde. I Vestindien er med Slutningen af April ogsaa den tørre Tid til Ende, og Passaten gaar her en Del tilbage med Hensyn til Vindstyrke og Stadighed.

Storme. Antallet af Storme er taget betydelig af, saaledes at der mellem 40°—50° N. Br. i April kun forekommer halv saa mange Storme som i Januar. Procenttallet af Vinde af Styrke 8 og derover aftager fra Kanalen imod Syd og tiltager imod Vest. Den største Stormhyppighed findes aller fra 50°—40° N. Br. mellem 30°—50° V. Lgd. og paa 40°—35° N. Br. mellem 45°—65° V. Lgd., men Hyppigheden er gaaet ned til 15°—20° pCt.; Syd for 30° N. Br. forekommer i April næsten ingen Storme.

Taae. Hyppigheden vokser en Del i Sammenligning med Marts, navnlig over det kolde Vand paa New Foundlands Bankerne, under Ny Skotlands Kyst og i Maine Bugten. En betydelig Tiltagen viser sig ogsaa længere mod Syd ved Kysten mellem Sandy Hook og Kap Hatteras. I den varme Golfstrøm allerede Syd for 42° N. Br. er denne Taaefare ulige ringere, og paa det aabne Hav Syd for 40° N. Br. eksisterer den saa at sige ikke. Et særligt Taaeomraade ligger ved Kap Finisterre og strækker sig saa langt ind i den biskayske 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. Br. og 44° V. Lgd. til 42° N. Br. og 53° V. Lgd., i hvert Fald skærer den udgaaende Damperrute til Nord Amerika Drivisens gennemsnitlige Grænse.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indlobet indtil d. 19. Marts, at de første, store Ismasser er passeret paa Øst-siden af New Foundlands Bankerne omkring Midten af Februar. I Begyndelsen af Marts er Isen rykket stærkt frem mod Syd i Nærheden af de forenede Ruter for vestgaaende Dampere. Efterretninger om Isforholdene paa Fundy Bugten og de nordamerikanske Søer tyder paa en tidlig Opbrydning af Isen dersteds; overhovedet er Forholdene dér betydelig gunstigere end i de foregaaende Aar.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uden væsentlig Bedring fra sidste Uge, idet der med de skiftende Vind- og Strømforhold endnu er betydelige Ismængder i Bælterne. De faa befragtede Sejlere henligger som Følge deraf endnu i Havnene uden at kunne afsejle, og Markedet er tomt for prompte Laster, naar undtages de enkelte hæderlige Forsøg der gøres paa at sælge til Fragtrater, som ikke kan dække Udgifterne, men som enkelte Redere dog, med Tilsidesættelse af det egentlige Formaal, er hensynsløse nok til at acceptere, hvorved Forholdene i det elendige Marked yderligere forværres. Fra Bottenhav og Finskebug-

ten er enkelte flere Laster fremme, særlig for senere Afskibning, men ogsaa her gør de samme Forhold sig gældende. Returfragter Vest fra er fremdeles inatte, men Konkurrencen er ikke saa skarp i denne Retning, idet der kun er et mindre Antal Sejlere i Fart.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

220 Tons Byg Nakskov/Kristiania $4\frac{1}{2}$ Kr., 207 R-T Is Kristianiafjord/fransk Kanalhavn $10\frac{1}{2}$ Frcs., 390 Tons Feldspath Kragerø/Llanelly 7/, 320 Tons Kul Burntisland/Thorshavn 8/, 260 Tons Kul Granton/Mandal 5/6, 1,500 Qrs. Havre Kalmar/Østengland $1\frac{1}{4}\frac{1}{2}$, Kanalen 1/6, 130 R-T Is Kristianiafjord/Colchester 8/6.

Angaaende de mindre Skibe har Befragtingen i den forløbne Uge været betydelig livligere. Fra Königsberg skal allerede være sluttet for Oljekager til 5 à $5\frac{1}{2}$ M., hvilket just ikke kan kaldes nogen høj Foraarsfragt derfra. Danzig noterer stadig 5 à $5\frac{1}{2}$ M. for Rug, ligesom Stolpe-münde for meget prompte Skibe har kunnet gennemføre 6 M. for Havre, hvorimod Colberg sluttede et Par Skibe til 4 M. for Rug. Stettin synes ret fast og noterer ligeledes for Rug endog 5 M.; ab Stralsund blev flere Skibe placeret; man havde derfra stillet $\frac{1}{2}$ M. mere i Udsigt, som det alligevel ikke lykkedes at gennemføre, og der blev da accepteret 4 M. for svært Korn og 5 M. for Havre; Rostock og Wismar, som begge har været lavere stemt, sluttede $4\frac{1}{2}$ M. for Havre og $3\frac{1}{2}$ M. for Rug; for øvrigt meddeles fra Wismar, at Sejladsen dertil nu er farbar for Sejlere. Lübeck møder som sædvanlig om Foraaret med en Del Sallaster, saaledes noteres til forskellige svenske Havne $3\frac{1}{2}$ M.; endvidere Raajern til Kjøbenhavn $3\frac{1}{2}$ M., Ückermünde, Barth, $3\frac{1}{4}$ M.

Fra danske Provinshavne er det i Øjeblikket lidt sparsomt med Kornlaster; derimod er der stærk Efter-spørgsel efter Tonnage for Cement baade fra Aalborg og særlig fra Mariager, navnlig til Provinshavne.

Kjøbenhavn er ikke særlig livlig, men der er heller ikke overdrevent mange fragsøgende Skibe; der sluttedes for Majs til Hasle 14 Øre, Aalborg 15 Øre samt for Sago til Flensborg M. 3.80.

Generalforsamlinger.

C. K. Hansens Dampskibsselskaber afholdt d. 23. Marts ordinær Generalforsamling.

Højesteretsadvokat Halkier dirigerede.

Den korresponderende Reder, Grosserer Robert Hansen, aflagde Beretning og Regnskab. Han mindede om, at Hr. Johan Hansen var blevet udnævnt til Handelsminister og derfor foreløbig var ndtraadt af Firmaet. Der var Grund til at rette en Tak til Regeringen, fordi man havde faaet et specielt Organ for Handel og Søfart, ligesom der var Anledning til at takke Ministeren, fordi han havde paataget sig det med Embedet forbundne Arbejde og Ansvar.

Taleren ønskede hermed Ministeren til Lykke i hans Virksomhed, en Udtalelse, til hvilken Forsamlingen sluttede sig ved at rejse sig.

Dannebrog.

Det forløbne Aar frembød for Skibsfarens Vedkommende intet lysteligt Billede; det havde været luttet Bedrøvelighed med ganske faa Lyspunkter. Navnlig det sidste halve Aar havde været saa slet som vistnok ingensinde for. En af Grundene var sikkert den voldsomme Forøgelse af Tonnage, der havde fundet Sted i de senere Aar. Fra 1902 til 1908 var Grosstommen stegen fra 26 Mill. til 35 Mill. Et lille Lyspunkt var det, at Bygningen af ny Skibe var taget stærkt af. Under saa daarlige Forhold havde man været nod-saget til at oplægge flere af Skibene. For Havarier havde man været saa nogenlunde forskaonet. En Pensionskasse var bleven stiftet i Aarets Løb til Fordel for Selskabets ældre Funktionærer og deres Enker.

Hvad angik Regnskabet, viste dette en Brutto-Indtækt paa 2,816,237 Kr. for samtlige Skibe. Driftsoverskudet var 331,299 Kr. og Netto Overskudet 238,093 Kr. Heraf afskrevet paa Bygnings-kontoen 150,593 Kr. og foresloges i Udbytte til Aktionærerne $2\frac{1}{2}$ pCt.

Hvad Udsigterne for det indeværende Aar angik, maatte de siges at være ret lyse. De fleste af Skibene sejlede med ret gode Fragter.

Der gaves Decharge.

Den fratrædende Revisor genvalgte.

Dampskibsselskabet af 1896.

Selskabet havde i Aarets Løb kun haft to af sine Skibe op-lagt. Iøvrigt gjaldt de samme Botragtninger dette Selskab som »Dannebrog».

Netto Overskudet udgjorde 144,963 Kr. Paa Indkøbs-Kontoen foresloges afskrevet 94,963 Kr., i Udbytte til Aktionærerne $2\frac{1}{2}$ pCt.

Der gaves Decharge.

Revisorerne genvalgte.

Dampskibsselskabet »Neptun».

Baadene havde næsten udelukkende været beskæftiget i Nord-Østersøen, og de havde naturligvis lidt under de daarlige Tider. Dog var det lykkedes at indsejle en mindre Sum.

Netto Overskudet udgjorde 71,329 Kr. Heraf foresloges af-skrevet paa Indkøbs-Kontoen 46,329 Kr. og udbetalt til Aktionærerne $2\frac{1}{2}$ pCt.

Der gaves Decharge.

Revisorerne genvalgte.

Det helsingorske Dampskibsselskab

holdt den 25. Marts Generalforsamling, der lededes af Overretssag-fører H. Paludan.

Departementschef P. O. A. Andersen aflagde Beretningen, hvoraf fremgik, at Aaret havde bragt et Underskud paa 36,800 Kr. Selskabets Status havde længe været slet, og de daarlige Forhold for Skibsarten i Aar havde ikke gjort den bedre. Trods stor Vel-vilje fra Selskabets Bankforbindelse, var det næppe muligt at vente nogen yderligere Støtte.

For Regnskabet, der derefter fremlagdes, gaves Decharge.

Departementschef Andersen motiverede derefter et Forslag om Likvidation af Selskabet. Den store løse Gæld og en Fart med to mindre moderne Skibe udelukkede Mulighederne for at føre Selskabet frem. Meningene var at faa Selskabet optaget i et større Selskab, saaledes at en ringe Del af Aktiekapitalen kunde reddes.

Da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, kunde Forslaget ikke vedtages, men fra tilstedeværende Aktionærers Side udtaltes Tilslutning til Forslaget.

Dampskibsselskabet »Norden»

holdt d. 25. Marts Generalforsamling under Ledelse af Højesterets-sagfører Grøner.

Direktor Brown aflagde Beretningen.

Selv om Selskabet havde imødeset daarlige Tider, havde man dog ikke tænkt, at de vilde blive saa daarlige, som Tilfældet havde været. Imidlertid maatte det i Betragtning af de Forhold, hvorunder der er arbejdet, endda siges, at naar der er sejlet saaledes, at der ikke alene intet Underskud er blevet, men endog et Overskud, er det et ganske anstændigt Resultat, saa meget mere, som Selskabet har maattet savne en Baad, man havde gjort Regning paa til en bestemt Fart, et Savn, der først nu var blevet afhjulpet ved Fuldførelsen af en ny Baad, »Norden», i Stedet for den forliste af samme Navn.

Af Havarier havde Selskabet kun haft ét større men flere min-dre, hvorimod det havde haft adskillige store Klassefornyelser at udføre, hvad der jo ogsaa virkede trykkende i et Aar som det forløbne.

Udsigterne for 1909 i Almindelighed ser jo alt andet end lystelige ud for Handel, Industri og Skibsart, og det vil sikkert tage længere Tid, før Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel atter bliver reguleret, dog ser det for vort Vedkommende ikke saa mørkt ud endda, idet det er lykkedes os at slutte Kontrakter paa fordel-agtige Betingelser, især for Transport af Papirmasse til flere store Verdensblade, for hvilken Fart den ny Damp »Norden» er særlig indrettet. Naturligvis kan dette alene ikke være tilstrækkeligt, men man maatte sætte sit Haab til, at det atter maatte lysne for Handel og Skibsart.

For Regnskabet, der viser et Driftsoverskud paa 168,049 Kr., gaves Decharge. De 150,000 Kr. henlægges til Reserve- og For-nyelsesfonden, medens 18,049 Kr. overføres til næste Aar.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Formanden, Overretssag-fører H. Paludan, medens Bestyrelsens Supplering med Konsul Frederick Krøbs godkendtes.

Fra Sø og Land.

Kaptajnen paa en af Hamburg-Amerika Linien's Dampere har i Følge »Hamb. Corr.» meddelt sit Røderi en interes-sant Iagttagelse, som han gjorde paa en af sine Rejser sidste Efteraar:

Paa Vejen fra Vera Cruz til Tampico, fortæller Kaptajnen, oplevede vi om Natten d. 25. Oktober følgende mærkelige Til-fælde. Fra en 50 Sm Syd for Tampico helliggende Potroloumskilde,

der havde været i Brand i tre Maaneder, men nu fornylig var slukket, blev der, trods det at vi var 120 Sm fjærnet fra den, tilført os en saa intensiv Gas, der lugtede af Svovl, at det blev vanskeligt at aande. Da det blev Dag, saa vi, at Skibets hvide Farve paa Vindsiden var blevet fuldstændig gul, og kun ved den grundigste Afvaskuing kunde vi igen faa den oprindelige Farve frem.

Havarier og Forlis.

H. J. Jensen, 3/m Skonnert af Thuro, er d. 25. ds. paa Rejse fra Dunkerque til Boness med en Ladning Fosfat strandet ved Dunstanborough Castle og bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet er reddet.

Skibet, der var bygget i 1902 af Eg, maalte 175 Netto Reg. Tons.

Kristiania, Dpsk. af Hamburg, der, som meddelt, kom paa Grund paa Albuem, er nu med Assistance af det tyske Linieskib »Preussen« kommet flot, efter at en stor Del af Ladningen, der bestod af Korn, var løst i Lægtene.

Skibet gik under Ledsagelse af Linieskibet »Preussen«, Tenderen »Pfeil« og Damperen »Stade« til Holtenua for der at blive undersøgt.

Flindt, Dpsk. af Kjøbenhavn, tørnede d. 18. ds. ved Udsejlingen af Kjøbenhavns Havn mod den gamle Kuipelsbro og fik saa stærk Bovskade, at Reparation maa foretages, før Rejsen tiltrædes til Methil.

King Edward, Dpsk., kom d. 24. ds. paa Rejse fra England til Kjøbenhavn med en Ladning Kul paa Grund ved Skallerup Klit, men kom atter flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

William Bailey, Dpsk. af Hull, der, som meddelt, strandede paa Falsterbo Rev, er nu bragt flot og tætnet og bliver bragt til Malmo for Reparation.

Kirstine Jensen, 3/m. Skonnert af Svendborg, har været i Besæt i Isen udfor Knudshoved og er indkommet til Kalundborg med Tab af Anker og Kæde.

Ruth, 3/m. Skonnert af Marstal, har ligeledes været i Besæt i Isen ved Knudshoved og indgik til Kalundborg med Tab af Anker og Kæde.

Louise, Skonnert af Frederikshavn, der afsejlede fra Laurvig med Trælast d. 25. November til Hjemstedet, er endaa ikke kommet frem, og det maa derfor befrygtes, at den er gaaet under med sin Besætning (4 Mand). »Louise« var bygget i Kiel i 1871 og maalte 39 Nt. Reg. Tons.

H. C. Ørsted, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund ved Tuborg, men kom atter flot med Assistance af Svitzers.

Roska, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Nantes til Newcastle indbragt til Grimsby Læk.

Carl Albert, Dpsk. af Stettin, kom Natten til d. 30. ds. paa Rejsen fra Spanien til Hjemstedet med en Ladning Fosfat paa Grund paa Saltholm. Skibet er nu bragt flot af Svitzers og ind her til. Efter Dykkerundersøgelse har Skibet fortsat sin Rejse.

Prinsesse Marie, Dampfærge, kom d. 26. Marts paa Turen fra Masnedø til Ørehoved i Taage paa Grund paa Vedby Hage. Flot uden Assistance ved Højvande.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 30te Marts afholdtes i Sundet Prøvetur med den hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft for Vandbygningstvæsnen byggede Sandpumpedamper »Graady«.

Prøveturen, der overværedes af Repræsentanter for Vandbygningstvæsnen, faldt særdeles heldig ud, saavel hvad Fart og Kulforbrug samt Skibets Pumpeevue angaar.

»Graady«, der er den største Sandpumpedamper, der findes her i Landet, afgaar nu til Esbjerg, hvor dens fremtidige Station skal være.

**Eneste Specialitets-Værksted for
Cocos-Trosser i alle Dimensioner**

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsfører fordelagtigst i

A. Chr. Berendsens

Kolonial- og Skibsproviateringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

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.

Johan Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Skibsbefragtning. Kommissionsforretning.

Havnegade 47, København.

Tlf. 948. Telegramadr.: Karlholmstrøm.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Førlang Katalog. — Send Oppgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 28./3. fra Dunkerque. — Alexandra, Nielsen, ank. Konstantinopel 1./4. — Algarve, Borries, afg. herfra 25./3. til Marseille. — Anglo Dane, afg. Bergen 31./3. til Trondhjem. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 30./3. fra Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, afg. Newcastle 31./3. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. New York 31./3. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Antwerpen 24./3. fra Rotterdam. — Aurora, Fischer, ank. Catania 31./3. fra Neapel. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. hertil 29./3. fra Königsberg. — Beira, Lunge, ank. Lissabon 30./3. fra Cadiz. — C. F. Tietgen, Thomsen, laster her. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Lissabon 30./3. hertil. — Chr. IX, Holm, ank. Libau 27./3. herfra. — Dagmar, Bøgvad, pass. Dartmouth 24./3. Gibraltar 30./3. for Messina. — Douro, Søberg, ank. Danzig 26./3. herfra. — Florida, ank. ank. Kristiania 1./4. fra Aarhus. — Frederik, Thomsen, ank. London 29./3. herfra. — Garonne, Kromann, afg. Windau 31./3. til Dunkerque. — Georgios I. Sørensen, ank. Hull 31./3. fra Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 23./3. fra Kristiansand. — Hengesi, Munk, afg. herfra 31./3. til Libau. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Reval 29./3. herfra. — Jolantha, Simonsen, afg. Windau 27./3. til Hull. — Kasan, Hansen, afg. herfra 31./3. til Libau. — Kiew, Jørgensen, ank. Danzig 29./3. fra Stettin. — Kursk, Gommessen, afg. Reval 27./3. til Rotterdam. — Leopold II, Rasmussen, ank. hertil 30./3. fra Hull. — Loire, Craignou, afg. Dunkerque 30./3. fra Havre. — Louise, Kruse, afg. Havre 31./3. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 31./3. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 31./3. til Havre. — Moskva, ank. Antwerpen 30./3. herfra. — Nicolai II, Clausson-Kaas, afg. herfra 31./3. til New York. — Nordjylland, ank. Pillau 29./3. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Livorno 24./3. fra Swansea. — Omsk, Harder, ank. Libau 1./4. fra Windau. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 27./3. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Filadelfia 31./3. fra New York. — Perm, Christensen, ank. Libau 24./3. fra London. — Pregel, Iversen, ank. Reval 26./3. herfra. — Saga, Wiberg, ank. Neufahrwasser 1./4. — Seine, Damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 19./3. til Kristiania. — Tyr, Thaning, ank. Windau 1./4. — United States, Wulff, ank. hertil 30./3. fra Kristiania. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. Skien 31./3. til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulport 16./2. til River Plate. — Michail Outehoukoff, Harboe, afg. Castellon 13./3. til Gloucester. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Novorossisk 25./3. til Svendborg. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. San Nicolas 27./3. til Rotterdam. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Fowey 25./3. til New York. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Cardiff 22./3. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. South Shields 21./3. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Glückstadt 30./3. til Newcastle. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Methil 30./3. til Swinemünde. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blvth 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Newcastle 28./3. — Newa, Dahl, ank. South Shields 27./3.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Blyth 27./3. — Nautik, N. Nielsen, ank. Bristol 31./3. — Nordsoen, Gram, ank. Königsberg 31./3. — Nexos, Basse, afg. Gandia 29./3. til Dunkerque. —

(Fortsættes Side 201.)

726. Forandring i Afmærkning. Mount Hope Bay, Narragansett Bay, Rhode Island. I det gravede Løb til Fall River ligger følgende Tonder nu saaledes: Channel Spirtønde Nr. 2 i 5 $\frac{1}{2}$ m Vand, fra Borden Flats Fyr i S. 41 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Borden Værft Yderønde i N. 71° V. Channel Spirtønde Nr. 4 i 5 $\frac{1}{2}$ m Vand, fra Borden Flats Fyr i S. 43 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Borden Værft højre Kant i N. 26° V. Channel Spirtønde Nr. 6 i 5 $\frac{1}{2}$ m Vand, fra Borden Flats Fyr i S. 42 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Borden Værft højre Kant i N. 21 $\frac{1}{2}$ ° V.

727. Lystøndes Plads. New Haven Harbor, Long Island Sound, Connecticut. Den sorte Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærker hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., ved Indløbet til New Haven Harbor, ligger fra Southwest Ledge Fyr i N. 6 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra New Haven Outer Breakwater Fyr i N. 25 $\frac{1}{2}$ ° V. Party Bar Stumplønde Nr. 3 er flyttet og ligger som Mærketønde for Lystønden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 636. Kjøbenhavn 1909).

728. Undervands Taagesignal. Reservefyrskipet »Northeast End«, New Jersey. Reservefyrskip Nr. 78 ved Five Fathom Bank Northeast End giver Undervands Taagesignaler med Klokke, saaledes: Fire Slag, Pause 6 Sek., fem Slag, Pause 12 Sek.

729. Fyr forandres. Harbor of Refuge, Delaware Bay. Ontrent den 15. April 1909 indsættes en rød Lysvinkel i det hvide Blinkfyrt paa S.-Enden af Hurbor of Refuge Bøgebyrder. Den røde Vinkel lyser fra S. 42 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til S. 5 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Fra S. 28 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til S. 19 $\frac{1}{2}$ ° Ø. er Blinkene røde, i den øvrige Del afvekslende røde og hvide.

730. Lystønde atter udlagt. Miah Maull Shoal, Delaware Bay. Mia Maull Shoal Lystønde er atter udlagt ved Fyrtaarnet, som er under Opførelse, indtil Fyret kan tændes. (Se »Efterretninger for Søfarende«, Nr. 323. Kjøbenhavn 1909).

731. Fyr tændt. Finns Point, Delaware River. Den 30. Marts 1909 tændes paa Yderenden af Dæmningen paa Delaware River Ø.-Side, c. 1 $\frac{1}{2}$ Sm ovenfor Fort Mott, et rødt Fyr med Formærker hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., fra Deep Water Point forreste Ledefyrt i S. 38 $\frac{1}{2}$ ° V., 4 $\frac{1}{2}$ Sm, og fra New Castle forreste Ledefyrt i S. 49 $\frac{1}{2}$ ° Ø., 1 $\frac{1}{2}$ Sm. Flammens Højde: 9 m. Brun Bønde paa et hvidt Hus. 39° 37' 34" N. Br. 75° 34' 17" V. Lgd.

732. Fyr forandret. Horseshoe East Group Ledefyrt, Delaware River. Den 1. April 1909 forandres Horseshoe East Group Upper forreste, hvide, faste Ledefyrt til et hvidt Fyr med En-Formærker hver 3 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek. Samtidig flyttes Fyret lidt tilbage i Ledefyrinien og tændes i et hvidt, firkantet, pyramideformet Taarn. Flammens Højde: 12 m. 39° 52' 25" N. Br. 75° 8' 56" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2967. Kjøbenhavn 1908).

733. Forandring i Afmærkning. Baltimore Harbor, Chesapeake Bay. I Craighill Channel er Craighill Channel Lower Entrance Klokketønde C2 ombyttet med en Spidsstønde, og Craighill Channel Spidsstønde Nr. 4 ombyttet med en spids Klokketønde.

734. Traadløs Telegraf-Station ødelagt. Cape Hatteras, North Carolina. Den traadløse Telegraf-Station, 1 Sm N. for Cape Hatteras Fyr, er ødelagt i en Storm.

735. Vrag borttaget. Fyrskipet »Cape Lookout Shoals« SV, North Carolina. Vraget af Skonerteren »William L. Walker«, der laa sunket 37 Sm. S. 63 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Fyrskipet »Cape Lookout Shoals«, er uskadeliggjort. 34° 3' N. Br. 77° 5' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 478. Kjøbenhavn 1909).

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

736. Fyr tændt. South Pass, Mississippi River, Louisiana, Forenede Stater i Nord-Amerika. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa en hvid Pæl, 500 m N. 62 $\frac{1}{2}$ ° V. fra South Pass West Jetty Fyr. Flammens Højde: 9 m. Holdt overet leder disse to Fyr ind i South Pass. Fra South Pass Fyrskip Nr. 43 skal man holde South Pass bageste Ledefyrt godt ahent Ø. for South Pass East Jetty Fyr, indtil man er 2 Kbl fra dette, da South Pass West Jetty Ledefyrt er overet i N. 62 $\frac{1}{2}$ ° V. Denne

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 Meridien. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kalkellængder (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.

697. Lystønden »Topsand« udlagt. Graadby, Nordsean. Lystønden »Topsand« er atter udlagt paa Station.

698. Fyrskip paa Station. De danske Farvande. I de danske Farvande er samtlige Fyrskip nu atter paa Station.

699. Lystønder udlagt. Kattegat. Lystønden »Tungen« og »Sejro NV.« er atter udlagt paa Station.

700. Lystønder udlagt. Sundet. Lys- og Fløjteønden »Gilleleje-Flak N.« og Lys- og Klokketønden »Knollen« er atter udlagt paa Station.

701. Lystønde udlagt. Revsnæs. Store Bælt. Lys- og Fløjteønden »Revsnæs« er atter udlagt paa Station.

702. Dybde i Løb. Masnedesund. Smaaland-Farvandet. Ifølge Meddelelse fra Vandhygningsdirektøren er Uddybningen af den over Barren i Masnedesund V-lige Indløb gravede Rende ikke endnu fuldført. Den mindste Dybde i Renden er 4 $\frac{1}{2}$ m. (Kort Nr. 112. Danske Løds, Side 545). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 655. Kjøbenhavn 1909).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

703. Fyrskipet »Malmøredd« udlagt. Sundet, Svørrig. Ifølge Telegram fra Ledskapschefen i Malmø er Ledsfyrskipet »Malmøredd« atter udlagt.

704. Fyrskipet »Adler-Grund« udlægges. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin udlægges Fyrskipet »Adler-Grund« atter paa Station den 1. April 1909.

706. Fyrskipet »Fehmarnbelt« atter udlagt. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskipet »Fehmarnbelt« atter udlagt paa Station.

706. Skydeøvelse. Kieler Fjord. Mellom den 29. Marts og den 29. Maj 1909 afholdes Skydeøvelse fra Fyrskipbatterierne ved Kiel fra c. Kl. 6 til 11 $\frac{1}{2}$ Fm. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien Bülk Fyrtaarn—Fyrskipet »Bülk«—Stein, mod S. af Linien Friedrichsørt Fyrtaarn—Körtigen Bro. Naar der skydes, hejses rødt Flag eller en rød Lanterne paa Batteriet, hvorfra der skydes, ved Stationen.

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saaledes Oplaget strækker til, gratis ved Uenvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse man Svartporto vedlægges.

tion Bulsk, paa Fyrskibet »Bulsk«, Friedrichsort Fyrtaarn og Dæsternbrook, og Danmere med gult Flag eller rød Lanterne over Toplantennu ligger ude. Den 21. og 22. Maj skydes fra Kl. 8 Rm. til Kl. 2 Em.

Der skydes om Natten fra 21.—24. April, fra 10.—12. og fra 24.—29. Maj fra Kl. 8—10 med 12 Em.; denne Skydnings Ophor tilkendegives med en Raket og en grøn og en rød Dobbeltstjerne.

Anvisninger fra Danperuc, som ligger ude, skal ubetinget følges.

II. Kattegat og Skagerrak.

707. Fyrskibet »Fladene« udlagt. Kattegat. Ifølge Telegram fra Løbskaptajnen i Göteborg er Fyrskibet »Fladene« atter udlagt.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

708. Fyrskibet »Eidergalot« udlagt. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Eidergalot« atter udlagt.

709. Sommermærkning. Tønde udlægges. Elben. I den første Halvdel af April 1909 foretages Sommermærkningen i Elben. En rød Baaketønde med Ballon, mærket »Asseler Sand«, udlægges i c. 6 m Vand paa den i NV-lige Udløber af Schwarztonnensand. 53° 44' 14" N. Br. 9° 26' 0" Ø. Lgd.

710. Lystønder udlagt. Weser. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er følgende Lystønder i Weser atter udlagt: Paa Bremsenoven Rod. Lystønderne C og D, Lystønderne, som afmærker Braké Red samt Lystønden Langtjufjen N.

711. Lystønder atter udlagt. Ostfriesische Gattje og Ems. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønderne G 1—G 4 og G 4 i Ostfriesische Gattje. Eg uden for Bunden Yderhavn, de to Lystønder i Hubergat og Lystønden i Fischehulje atter udlagt paa Station.

712. Grunde tiltaget. Ems. Holland. I Bocht van Watumn haf der N. for den sorte Spidsstønde Nr. 3 dannet sig en Grund med 2 m Vand mellem Hobbenplant og Hond, den naar dog ikke ud i Watum Fyrs hvide Lysvinkel. Egenshorn tiltager N. efter; paa Linien mellem den røde Vager WN, Dockton, og WQ, Britten Ems-horn, er der 2 m Vand.

713. Forandring i Afmærkning. Zuidgeul Schuitengat. Zeegat van Terschelling. I Zuidgeul Schuitengat er den N-ligste sorte Vager med alkoholt Kegel ind-draget, og den S-ligste sorte Vager med alkoholt Kegel flyttet til 53° 19' 38" N. Br. 5° 9' 32" Ø. Lgd.

714. Sommermærkning. Nordostgat. Texelstrøm. I Blauwe Slenk og Texelstrøm er Lystønderne atter udlagt og Sommermærkningen foretaget.

715. Skydevejsler. Scheer og Texelstrøm. Zeegat van Texel. Til Brug ved Skydevejsler er i Scheer udlagt nogle Tønder, hvoraf den V-ligste er en rød Spidsstønde med Ballon, paa 53° 2' 20" N. Br. 4° 54' 34" Ø. Lgd. I Texelstrøm er udlagt to røde Vagere med to Balloner, mellem Spidsstønde Nr. 6 og rød Kugletønde Nr. 7 med Kegel, paa 53° 2' 28" N. Br. 5° 1' 24" Ø. Lgd. og 53° 2' 19" N. Br. 5° 2' 26" Ø. Lgd.

716. Forandring i Belysning. IJmuiden. Den 1. April 1909 tændes det ny, 8-lige, elektriske Lynfyr ved IJmuiden. Det viser Et-Lyn af $\frac{1}{10}$ Sek. Variesiged hver 5 Sek. Flammens Højde: 52 m. Synsviden: 19 Sm. Lysevnen: 32 Sm. Det 8-lige Blyfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink af $\frac{1}{10}$ Sek. Variesiged, og det hvide, faste Fyr paa det V-lige Fyrtaarn slukkes. 52° 27' N. Br. 4° 34' Ø. Lgd.

Samtiden tændes det hvide, faste, V-lige Blyfyr paa en Baak i Fyrtholen, tæt ved det V-lige Fyrtaarn. Flammens Højde: 30, m. Kort Nr. 119, 131 og 180. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 360. Kjøbenhavn 1909).

717. Havnebestemelse. Wester-Scheide. Størrelsen af de Skibe, for hvilke

mindre Skibe skal veje afvejen i nogle Lab i Wester-Scheide, er fastsat til 130 m Længde og derefter og 8 m Dybgaende og derefter. Signalet herfor hejses efter Anvisning af Lødsen.

718. Samhvevesspils nedlagt. Pinup Beach. Taagsignals Karakter. Medway. England. Samhvevesspilsden NO, for Folly Point, Pinup Beach, er nedlagt. Folly Point: 51° 24' N. Br. 0° 35' Ø. Lgd.

Taagsignalet paa Bulls Nose, Chatham, gives med et kort Stød efterfulgt af et langt Stød. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 414. Kjøbenhavn 1909).

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

719. Lystønder udlagt permanent. Queenstown Harbour, Irland S-Kyst. Følgende Lystønder ved Indløbet til Queenstown Harbour, der hidtil har ligget til Forsøg, ligger nu permanent:

Den røde Lystønde Chicago Knoll, der viser hvidt, fast Lys, 2 Kbl N. 47° V. fra Roche Point Fyr. 51° 47' N. Br. 8° 15' V. Lgd.

Den sorte Lystønde Outer Harbour Rock, der viser hvidt Blinkfyr, 2½ Kbl S. 86° V. fra Roche Point Fyr.

Man maa ikke stole paa disse Tønder.

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

720. Grund afmærket. Baie de los Mesos. Ria de Arosa. Spanien. Paa Baie de los Mesos opføres et Tårn, der nu er saa nær Vandskorpen, at Seen altid bryder paa det. To Tønder ligger ved Grunden.

721. Vandstandsmaal. Ship Channel. Bermuda Island. En Vandstandsmaal er anbragt paa Klippen ved S-Enden af Grunden tværs ud for Tønde Nr. 17, 9. Kbl N. 18° V. fra Admiralty House Flagstang. 32° 19' N. Br. 64° 48' V. Lgd. Mulpunktet angiver 6, m Dybde i Stag Channel og Two Rocks Passage ved Springflods Lavvande. Tallet 1, 2, 3, 4 og 5 angiver hvert 1 Fod engelsk større Dybde.

722. Oplysninger om traadløse Telegraf-Stationer. Canada. De traadløse Telegraf-Stationer i Canada, som staar under Regeringens Kontrol, vil give Oplysninger, som ikke allerede har været bekendtgjort, angaaende Forandring af Fyr og Afmærkning, paa de Bøter Skibe vil tage og, paa Forespørgsel, om Vejret, som det er og har været i det foregaaende Døgn.

Skibsførere anmodes om gennemtraadte Telegraf at give Regeringens Stationer Meddelelser om Mangler ved Fyr og Afmærkning og andre Punkter, der kan bidrage til Navigeringens Sikkerhed. Meddelelse heraf vil blive meddelt skriftlig til Skibsføreren.

723. Tønder udlagt. Brocklyn Ledje, Portland Harbor, Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Spidsstønde Nr. 16 er udlagt i Portland Harbor, $\frac{1}{10}$ Sm. SV. for Fort Georges, fra Fort Georges S-Bastions højre Kant i S. 47 $\frac{1}{2}$ ° V., og im Fort Seammel højre Kant i N. 35 $\frac{1}{2}$ ° V.

724. Tønder flyttet. Pollock Rip Sine. Nærrevet Sound. Massachusetts. I Pollock Rip Sine er følgende Tønder flyttet og ligger nu svaadese: Pollock Rip Broken Part North End Klokketønde 1 A; fra Nantucket Fyr i N. 32° Ø., og fra Monony Point Fyr i N. 87° Ø. Pollock Rip Broken Part North End Lystønde 1 B, fra Nantucket Point Fyr i N. 32 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra Monony Fyr i N. 87 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Pollock Rip Broken Part North End Spidsstønde Nr. 1, fra Nantucket Fyr i N. 32 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra Monony Point Fyr i N. 88 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

725. Tønder flyttet. The Narrows. Boston Harbor. Massachusetts. Paa V-Siden af The Narrows er Nix Mate Lystønde Nr. 7 flyttet 70 m N. 78 $\frac{1}{2}$ ° V. hen. Nix Mate Klokketønde Nr. 7 er flyttet 90 m N. 38 $\frac{1}{2}$ ° V. hen. Georges Island Høcks Lystønde er flyttet 175 m S. 52 $\frac{1}{4}$ ° Ø. hen.

Ledelyrinie holdes derpaa, indtil South Pass Ledelyr kommer overet, da man styrer ind i Løbet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 591. Kjøbenhavn 1909).

737. Forestaende Flymning af Fyr. Cartagena, Colombia. Ved Cartagena opføres et nyt Fyrtaarn paa NV-Hjørnet af Sauto Domingo Batteri, 300 m SV. for det nuværende Fyr, som i Løbet af nogle Maaneder skal flyttes til det ny Fyrtaarn. Flammens Højde bliver 41 m. 10° 25' 45" N. Br. 75° 38' 0" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

738. Vager findes ikke. Capo Ceraso. Golfo di Terranova. Sardinien Ø.-Kyst. Vageren ved det yderste af Grunden Ø. for Capo Ceraso findes ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1589. Kjøbenhavn 1908).

739. Dok adelagt. Messina. Sicilien. Tordrakken paa Ø.-Siden af Messina Havn er odelagt og kan ikke benyttes, for den bliver genopbygget.

740. Forandring i Afmærkning. Sevastopol. Krim. Rusland. De røde Spirtonder 1 Kbl S. 35° V. og 1½ Kbl S. 32° V. fra det gamle Fort konstantin Triangulation-Station er inddraget. Den sorte Tønde paa S.-Siden af Inkerman Fyrlinie, 2½ Kbl S. 19° V. fra Triangulation-Stationen, er nu hvidt. Triangulation-Stationen ligger paa 44° 37' N. Br. 33° 31' Ø. Lgd.

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

741. Konsulats Belliggenhed. Zanzibar. Afrika Ø.-Kyst. Det engelske Konsulat i Zanzibar er flyttet; dets Flagstang staaer nu 3½ Kbl S. 32° Ø. fra dens gamle Plads. 6° 10' S. Br. 39° 11' Ø. Lgd.

742. Afmærkning. Port George. Pemba Island. Afrika Ø.-Kyst. En rød og hvid tærnet Tønde er udlagt paa SW-Enden af Grunden NØ. for Kokota Island, 7½ Kbl N. 85° V. fra Franz Island N.-Ende, 5° 8' S. Br. 39° 38' Ø. Lgd.

Den røde Stumplønde er flyttet ¼ Kbl SW. hen og ligger 14½ Kbl S. 79° V. fra Ras Tungwi, som ligger paa 5° 4' S. Br. 39° 42' Ø. Lgd.

Den røde Stumplønde er flyttet 2½ Kbl Ø. hen og ligger nu 8¼ Kbl N. 75° V. fra Ras Tungwi.

743. Fyr forandret. Manora. Karachi Harbur. Forindien V.-Kyst. Manora Point midlertidige, hvide, faste Fyr er ombyttet med et hvidt Lynfyr, der hver 7½ Sek. viser Et-Lyn, Lyn ¾ Sek., Mørke 7½ Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2357. Kjøbenhavn 1908).

744. Tønde ombyttet med Klokketønde. Colombo. Ceylon. Tønden, der ligger 2 Kbl N. 15° V. fra Fyret paa Hovedet af Colombo Holdebrøder, er ombyttet med en sort og hvid tærnet Klokketønde. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 648. Kjøbenhavn 1909).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

745. Oplysning om Rev. Sumatra V.-Kyst. Revne ved Tj. Katingan, paa 0° 8' 30" S. Br. 99° 34' Ø. Lgd., paa 0° 7' 10" S. Br. 99° 38' 10" Ø. Lgd. og paa 0° 4' 20" S. Br. 99° 36' 20" Ø. Lgd. findes ikke og er udlagt i Kortene.

746. Grund fundet. Eiland Nias Ø. Sumatra V.-Kyst. Ø. for Eiland Nias er fundet en 7.2 m Grund, paa 0° 55' N. Br. 98° 0' 15" Ø. Lgd.

747. Fyr tændt. Arneumindroegte. Java Sø. Det hvide, faste Fyr med Formarkelser paa Arneumindroegte er foreløbig tændt til Forsøg. Baaken med sort Kugle paa Toppen er borttaget. 5° 12' 40" S. Br. 106° 44' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2491. Kjøbenhavn 1908).

748. Vreg afmærket. Saigon Flod. Cochinchine. Frank Indo Chine. Skibet »Gironde« ligger sunket paa Saigon Flodens højre Bred, 1200 m nedenfor Canal

G erda, Thogersen, ank. Heysham 28./3. — Ellen, Hansen, pass. Dover 27./3. til Genua. — Fylla, Christensen, afg. Swansea 26./3. til Reval. — Napoli, Brinch, afg. Dieppe 30./3. til Swansea. — Bodil, Uldall, afg. Newport 30./3. til Esbjerg. — Dagmar, Mathiasen, afg. Aalborg 30./3. til Esbjerg. — Norma, Schiff, ank. Blyth 28./3.

Danmark. I. N. Madvig, Hahn, afg. Libau 23./3. — Humlet, Jørgensen, ank. Libau 26./3. — Helge, Olsen, ank. Libau 29./3. — Rolf, Recse, ank. Libau 29./3. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Blyth 26./3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 26./3. — London, Bom, oplagt i Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Windau 26./3. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 30./3. til Marseille.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Port Talbot 27./3. — Wien, Boeck-Hausen, afg. Barry 17./3. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, ank. Madeira 27./3.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Aarhus 29./3. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 20./3. — Fredensborg, Fischer, ank. Kjøbenhavn 30./3. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Rotterdamm 4./3. — Rosenborg, Suenson, ank. Newcastle 26./3. — Uranienborg, Schmidt, afg. Newcastle 27./3. til Reval.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Winther, afg. Windau 30./1. til Ghent. — Silkeborg, Pedersen, ank. West Hartlepool 28./3. — Tuborg, Schmidt, afg. Sunderland 31./3. til Kjøbenhavn. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Memel 25./3. — Vordingborg, Petersen, afg. Kjøbenhavn 31./3. til Windau. — Stjerneborg, Lund, ank. Pillau 31./3.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. Libau 29./3. — Jægersborg, Larsen, afg. Libau 27./3. til Cardiff. — Taarnborg, Matzen, afg. Methil 31./3. til Libau.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Windau 28./3.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Königsberg 27./3. til Rotterdamm.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Kjøbenhavn 29./3. til Windau. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Kjøbenhavn 31./3. til Blyth.

Havet. Fyeu, Andersen, ank. Korsør 28./3.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Vejle 31./3.

Det østasiatiske Kompagni. Samui, Licht, afg. Antwerpen 24./3. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Singapore 31./3. — Tranquebar, van Deurs, ank. Yokohama 31./3. — Bandon, Thomsen, afg. Sabang 23./3. til Port Said. — Cathay, Kruse, ank. Singapore 31./3. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Indien, Berg, oplagt i Kjøbenhavn. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Suez 19./3. til Singapore. — Sibirien, Rambusch, afg. Funchal 26./3. til Capetown. — Cambodia, Kuudsen, afg. Port Said 28./3. til Marseille.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, lugemann, afg. Kjøbenhavn 30./3. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 28./3. til St. Lucia. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 26./3. til Havre.

Æra. Enighedsen, Jensen, ank. Nakskov 29./3. — Erindring, Nielseu, ank. Burntisland 29./3. — Energi, Svane, ank. Aabenraa 30./3. — Emanuel, Hansen, ank. Sunderland 30./3.

Torm. Sara, Jensen, ank. Fredericia 29./3. — Helene, Sørensen, afg. Libau 25./3. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Pillau 31./3. — Agnete, Petersen, ank. Boness 30./3. — Hermia, Hansen, ank. Aalborg 28./3. — Alice, Schultz, afg. Hull 29./3.

Svendson & Christensen. Ajax, Brorsen, ank. Methil 31./3. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Helsingør 31./3. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Hamburg 29./3. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Cardiff 27./3.

Alfred Christensen. Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 26./3. — Svend, Schmidt, afg. Drammen 13./3. — Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 29./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Stettin 25./3. — England, Andersen, afg. Windau 27./3. til Brake. — Holland, Poulsen, ank. Kolding 30./3. — Rusland, Madsen, afg. Boness 29./3. til Kjøge. — Lady Furness, Clausen, ank. Sunderland 17./3. — Europa, Hansen, ank. Barry Dock 6./3. — Tyskland, Danstrup, ank. Newfairwater 30./3. — Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 29./3.

Thanh Da. En Væger med grøn Ballon og to røde Fyr, som nu skal gaa mindst 50 m uden om, er anbragt ved Vraget. 10° 48' 10" N. Br. 106° 43' 35" Ø. Lgd.

749. Fyrskib flyttet. **Newchwang.** **Liau River.** **China.** Ved Skibslærens Aabning i 1909 er Fyrskibet »Newchwang« flyttet og hejret i 8¹/₂ m Vand, 13¹/₂ Kil N. 22° V. fra Tower Hill. 40° 31' N. Br. 122° 1' 1/2 Ø. Lgd.

750. Fyr tændt, Taagesignal oprettet. **Korea Ø-Kyst.**
Paa Korea Ø-Kyst er tændt:
Sønnen hvide Blinkfyrt, der hver 20 Sek. viser To-Blink. Flammens Højde: 52 m. Synsviddens: 14 Sm. Fyrapparat af 6te Orden. Det lyser fra N. 19° V. gennem N. Ø. og S. til S. 22° V. Hvidt, ottekanlet Pyrtænn. Taagesignal gives med en Sirene, der hver 25 Sek. giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed. Signalet gives 24 Gange, naar et Skibs Taagesignal høres, og derefter om nødvendigt igen efter 5 Minutters Forløb. 40° 39' N. Br. 129° 14' Ø. Lgd.

Changli Kulsu, paa Ø-Pynten af Yon Iru Bay, hvide Blinkfyrt, der hver 30 Sek. viser To-Blink. Flammens Højde: 31 m. Synsviddens: 16 Sm. Det lyser fra N. 74° V. gennem N. og Ø. til S. 13° Ø. Fyrapparat af 4de Orden. Hvidt, ottekanlet Pyrtænn. Taagesignal gives med Sirene, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 4 Sek. Varighed. 36° 4' 46" N. Br. 129° 34' 12" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Høg; R: reitet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korte eller Højs Nr. 291

Tyskland: Moskuste von Afrika: Kamerun Bucht. (Mit 3 Plancen). 1: 300,000.

Pris: 2,80 Mark.

Frø. **Austa,** Bagger, ank. Barcelona 26./3. — **Freja,** Nielsen, ank. Libau 30./3. — **Vera,** ank. Sonderborg 1./4.

Dansk Dampskibsselskab. **Otto Rud,** Hauch, afg. Tunis 29./3. til Kings Lynn. — **Henrik Bjelke,** Hansen, afg. Assens 31./3. til Blyth. — **Ove Gjedde,** Jans, ank. Katonia 26./3.

Ocean. **Norman Rosbæk,** afg. Aarhus 30./3. til Firth of Forth. — **Allan,** Nielsen, ank. Aarhus 27./3.

Skandia. **Skinfaxe,** Vilandt, ank. Korsør 29./3. — **Rimfaxe,** Faber, afg. Burntisland 30./3. til Masedsund. — **Schack Steenberg,** Theiland, ank. Aalborg 27./3.

Heimdal. **Anine,** Leth, afg. Grangemouth 20./3. — **Helga,** Vaaben-Hausen, afg. Wearmouth 28./3. — **Martha,** Christensen, afg. Boness 30./3. — **Elna,** Ratje, afg. Oran 30./3. — **Therese,** Pedersen, afg. Burntisland 30./3. — **Simone,** Møller, ank. Tyne Dock 29./3. — **Jeanne,** Löffler, afg. Granton 31./3. — **Vera,** Riso, afg. Kjøbenhavn 27./3. — **Daisy,** Lagesen, afg. Nizza 29./3.

Dania. **Lilly,** Nielsen, afg. Libau 29./3. til Dunkerque. — **Alexy,** Lorentzen, ank. Rønneby 29./3. — **Mary,** Clausen, afg. Malmø 29./3. til Middlesbro.

Kjøbenhavn. **Hafnia,** Hansen, ank. Kiel 24./3. — **Russia,** Poulsen, ank. Hamburg 27./3. — **Carl Hecksher,** Starck, afg. Valencia 27./3. — **Dunia,** Petersen, afg. Filadelfia 11./3. — **Normannia,** Erichsen, ank. Malta 28./3. — **Euxinia,** Lund, ank. Kjøbenhavn 24./3. — **Canadiu,** Jespersen, afg. Rotterdam 15./3. — **Livonia,** Lindberg, afg. Gibraltar 28./3.

Østerseen. **Cimbria,** Poulsen, ank. Filadelfia 25./3. — **Patria,** Nielsen, afg. Norfolk 27./3. — **Gratia,** Sørensen, afg. Barry 21./3. — **Astoria,** Neergaard, afg. Rotterdam 20./3.

Union. **Frisia,** Nielsen, afg. Valencia 18./3. — **Gallia,** Petersen, afg. New Orleans 25./3. — **Caledonia,** Storm-Hansen, ank. Puerto Barrios 14./3. — **Sarmatia,** Petersen, ank. Gulfport 24./3. — **Kotonia,** Rasmussen, ank. Barry 25./3.

Inga. **Flandria,** Hansen, afg. Bilbao 27./3. — **Granaria,** Jørgensen, afg. Baltimore 24./3. — **Carbonia,** Mathiasen, ank. Rotterdam 25./3. — **Estonia,** Winckler, afg. Genaa 17./3.

Dan. **Fionia,** Hansen, ank. Oporto 25./3. — **Selandia,** Troensegaard, ank. Kristiania 26./3. — **Secalia,** Jeusen, ank.

Cienfuegos 24./3. — **Frumentia,** Andersen, afg. Agua Amargo 4./3. — **Boscia,** Skovgaard, afg. Port Padre 26./3.

Ocean. **Philadelphia,** Horn, afg. Filadelfia 16./3.

Sejlskibe.

Fans. **Sonderho.** **Martha,** Fischer, afg. Rio Grande 26./3. til Liverpool.

Rønne. **Johannes,** Jensen, ank. Queenstown 26./3. f. O.

Svendborg. **Helge,** Carlsen, ank. Breiðlingsea 23./3. — **Saga,** Clausen, ank. Randers 25./3. — **Najaden,** Rasmussen, ank. Helsingør 26./3. — **Rota,** Rasmussen, ank. Dysart 29./3. — **Yrsa,** Sørensen, ank. Southampton 27./3. — **Delos,** Andersen, ank. Faaborg 29./3. — **Standard,** Rasmussen, ank. Plymouth 28./3. — **Cimbria,** Nielsen, ank. Solvesborg 29./3. — **Dagny,** Rasmussen, ank. Ferrit Pier 30./3. — **Kamma,** Fischer, ank. London 30./3. — **Jørgen Larsen,** Jørgensen, ank. Kjerteminde 30./3. — **Roska,** Petersen, ank. Grimsby 27./3.

Æro. **Karen,** Albertsen, ank. Neustadt 29./3. — **Prøven,** Smith, ank. Hamburg 28./3. — **Hamlet,** Rasmussen, ank. Stolpe-münde 28./3. — **Ofelia,** Clausen, ank. Rudkjøbing 28./3. — **Forvældres Minde,** Christensen, ank. Langesund 28./3. — **Søstrene,** Christensen, ank. Hamburg 28./3. — **Olaf Petersen,** Albertsen, ank. Cimbrislamm 28./3. — **Niels,** Caspersen, ank. Rudkjøbing 29./3. — **Kronen,** Hermansen, pass. Dungeness 25./3. for østg. — **Veritas,** Staugaard, ank. Drobak 29./3. — **Agent Petersen,** Frederiksen, ank. London 29./3. — **Mars,** Stegmann, ank. Kjøbenhavn 29./3. — **Ludvig Brausen,** ank. Rio Grande 31./3. — **Kirstine Jensen,** Jørgensen, afg. Kalundborg 31./3. til Svendborg. — **Chr. H. Rasmussen,** Rasmussen, ank. Methil 31./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 2. April 1909. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for April Maaned. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende.

Aktieselskabet
„**Dansk Søfartstidende**“s

aarlige Generalforsamling, der var fastsat til Onsdag den 31. Marts d. A., er paa Grund af indtrufne Omstændigheder bleven udsat til Onsdag den 14. April d. A. Kl. 1. Generalforsamlingen afholdes paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 26. Marts 1909.

Bestyrelsen.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

De eneste ægte Bitumastic Præparater

fra

Walles 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**“.

Københavns Skipperforening

afholder paa Begæring af 24 Medlemmer en overordentlig Generalforsamling Mandagen den 19. April d. A. Kl. 6 Eftermiddag i Witmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17, hvor da vil komme til Behandling:

1. Forslag fra Kaptajn Th. Bjarnarson om, at der tillægges fraværende Medlemmer Stemmeret paa Generalforsamlingen, m. v.
2. Et af Bestyrelsen hertil stillet Ændringsforslag om Nedsættelse af et Udvalg til at revidere Foreningens Love.
3. Eventuelt Valg af et saadant Udvalg.

Forslagene henligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2.

Kjøbenhavn, den 30. Marts 1909.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

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.

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.

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 Roter og Utoøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Løsebjul
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

LANDMANDSBANKEN

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

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes

Forlang Priillate eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 6. April Kl. 3 Eftermiddag i sit ny Lokale, Ny Toldbodgade 1, med følgende Dagsordenen:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, den 22. Marts 1909.

Bestyrelsen.

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.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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

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.

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 Baadenees Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS
ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

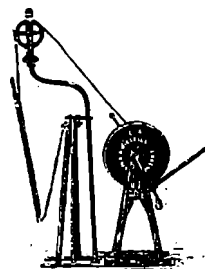
Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette at igangssette, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.



**Wigzell's
Patent Loddemaskine**

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:
VALD. JH. LARSEN.
ved
BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

**Forlang kun John Crabbie's
scotch Whisky**

gold Elephant og **, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere fortoldet og ufortoldet.

General-Agent for Danmark:
ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.
Telegram-Adresse: „Vincohn“. Telefon 3283.

Iver C. Weilbach & Co.
Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale Kompasser komplet, sidste Model.

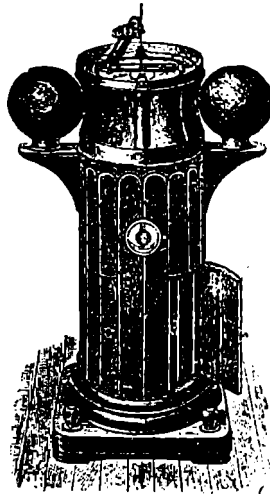
Kompasser af eget Fabrikat, komplet efter Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser Motorfartøjskompasser 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.

Azimet- 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. Kikkertør m. m. **Reparationer** udføres.

„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 Postvænets 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 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

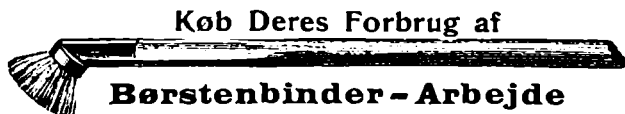
Nr. 27.

Kjøbenhavn, Onsdag den 7. April 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
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 Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlaevj. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.



Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
 Levanger — - 7.00
 Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00

Pensler, Rørensere, Staalbørster i prima Kvalitet
 til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2025. Børstenbinder. Telefon 4375.

Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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 5801
-------------------------------	--	---	---

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

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
 og
Narva (Hungerburg)
 (Rusland)
 Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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



med Certifikat, 100 Kr.
PREISLER
 Kjøbmagergade 18.

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.

Skibshypothekbanken
 Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
 giver 1ste Prioritets-Laen i Fragskibe. Telef. 9052

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

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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

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

Galease

„F. N. Halmøe“, som er bygget i Bandholm i Aaret 1901 og traadt i Fart i August s. A. er paa Grund af, at den hidtilværende Fører har faaet fast Ansættelse i Land, til Salg for en Købesum af 14 000 Kr. Skibet maaler 61,34 Brutto- og 48 Netto-Register Tons og lader 120 Tons dw. Eventuelle virkelige Købere henvender sig til Mægler W. Tornøe, Nykøbing Falster, hvor Skibet henligger.

Helge Stabell, Skibssingenør.

Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.
Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

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, Frederiksbs. Allé 5.
Tlf. Vester 746.



De private Assurandører lim.

i **Kjøbenhavn**

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

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

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“.

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

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

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenaure

Telefon-Nr.
42

Maggi

Franske Supper
Bouillon-Tærninger
Kryderi

F. Borchorst
Jærnbangsgade 6. Telef. 2147.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibsmøde.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige taatte Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: „Danskellloyd“.

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

OLSKIND

kemisk præpareret Olie tøj

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.

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

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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.

Kunsthvæverier Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshvæverier 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 610.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

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

Kjøbenhavn, den 7. April 1909.

Mønstringskontorets Virksomhed i Aaret 1908. Mønstringskontoret i Kjøbenhavn har i 1908 foretaget Mønstringer til 3,470 Skibe, hvortil er mønstret ialt 36,841 Mand.

Mønstringerne fordeler sig saaledes:

Paamønstret til Dampskibe	16,057 Mand.
» » » Sejlskibe	819 »
Afmønstret fra Dampskibe	14,566 »
» » » Sejlskibe	753 »
Ommønstret til Damp- og Sejlskibe:	4,646 »
	Ialt 36,841 Mand.

Samtlige udfærdigede Bemandingslister, ialt 1,070 er udfyldt af Kontoret, ligeledes er samtlige til Paa- og Ommønstringer svarende Afregningsbøger, ialt 18,080, udfyldt af Kontoret. Afregning mellem Skibsfører og Mandskab er foretaget for 37 Mand, hørende til 25 Skibe, med et Beløb af Kr. 1,793.34. Desuden er til »Ikke værnepligtige« og Udlændinge udstedt ialt 2,030 Søfartsbøger.

Norges samlede Handelsflaade bestod i Folge statistiske Efterretninger den 1ste Januar 1908 af 2,088 Dampskibe med en Tonnage paa i alt 819,000 Reg.-Tons og en Bemanding paa 24,000 Mand, og 5,773 Sejlskibe med 751,000 Reg.-Tons og en Bemanding paa 30,000 Mand. Naar hver Dampskibston regnes lig med 3.6 Sejlskibston, bliver den samlede Tonnage 3,700,000 Reg.-Tons eller 2—3 Gange saa stor som Danmarks.

Den vigtigste Skibsrederby i Norge er Bergen, hvis samlede beregnede Tonnage udgør 841,000 Reg.-Tons; derefter følger Kristiania med 712,000 Reg.-Tons, Stavanger med 145,000 og Haugesund med 141,000 Reg.-Tons.

Godt 1,000 af Dampskibene og henimod 1,700 af Sejlskibene sejler paa Udlandet, medens 53 Dampskibe og 86 Sejlskibe driver Sæl- og Hvalfangst.

I Gennemsnit anmeldes aarlig som forlist 2—3 pCt. af Dampskibstonnagen og 6—7 pCt. af Sejlskibstonnagen.

Den samlede opsejlede Brutto Fragt i Farten med norske Skibe paa Havne uden for Norge udgjorde i Aaret 1907: 139 Mill. Kr. Heraf falder paa Sejlskibene 32 Mill. Kr. og paa Dampskibene 107 Mill. Kr. For Danmarks Vedkommende opsejledes der i samme Aar af Skibe under dansk Flag i Fart paa Udlandet 79 Mill. Kr., hvoraf 8 Mill. Kr. af Sejl- og 71 Mill. Kr. af Dampskibe. Sejlskibenes Andel i den indsejlede Fragt er altsaa langt mere dominerende i Norge, hvor den udgjorde henimod en Fjerdedel af det samlede Beløb, end i Danmark, hvor den kun udgjorde en Tiendedel.

Strandingsloven. Landstingets Udvalg, angaaende det fra Folketinget tilbagesendte Forslag til Lov om Tillæg til Strandingsloven af 10. April 1895, har afgivet Erklæring. Udvalget indstiller Forslaget til uforandret Vedtagelse. (Ritz. Bur.)

Vi har modtaget følgende:

Konsulatet i Tunis. Da Posten som Konsul ved den forhenværende Konsuls Død nu er bleven ledig, synes Øjeblikket at være kommet til at henlede Opmærksomheden paa Besættelsen af denne Plads. Den danske Skibsfart har i en Aarrække lidt ved, at man i Tunis og Sfax har haft Udlændinge til at repræsentere Danmark. Nu da Skibsfarten paa Tunis begynder at tage stort Opsving, vilde det være tilraadeligt, om man søgte at faa en

Dansk til at beklæde nævnte Post. Jeg, der har besejlet forskellige algerske og tunesiske Havnepladser, har ofte hørt Skibsførere udtrykke deres Beklagelser over at maatte bede derboende Danske om Assistance, hvor det gjordes nødvendigt i Retssager og lignende, fordi den danske Konsul var fransk eller italiensk.

Det vilde derfor sikkert være i alle Danskes Interesse, om den ledigblevne Plads i Tunis, maatte tilfalde den derboende danske Skibsmægler, der i flere Aar har været Danske behjælpelig paa mange Maader.

Tunis, den 27. Marts 1909.

A. V. Hauch,
Fører af S/S Otto Rud.

Dampskibsfarten mellem Norge og Amerika. Kristiania, 31. Marts. (Ritz. Bur.) Aktieselskabet »Den norske Amerikaliniens« Andragende foreslaas af Stortingets Vej-Komite oversendt til Regeringen. I Komiteen er der Enighed om, at de Spørgsmaal, der er bragt paa Bane i Andragendet, synes at være af den Betydning, at de bør komme under Behandling. Men paa Grund af Sagens Rækkevidde i forskellige Retninger, og da den ikke har været underkastet Administrationens forberedende Behandling finder Komiteen for Tiden ikke Anledning til at underkaste den Realitetsbehandling.

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

Skibsfører Jacob Holm. Telf. H. 377.

Skibsfører J. N. Snicker. Telf. H. 72.

Maskinmester Blesberg. Telf. Valby 36.

Skibshygester S. Carstens, Charlottenlundvej 2, Hellerup.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 124/1909 afsagt den 3. Februar 1909. Kaptajn Niels Jønsson, Fører og Reder for Galeasen »Jenny« af Limhamn, mod Generaldirektionen for de danske Statsbaner ved Generaldirektør Amtl.

Den 16. Juni 1907 Kl. c. 10,40 om Aftenen fandt der i Nærheden af Masnedø et Sammenstød Sted mellem Dampfærgen »Marie«, der med Styrmand H. C. Nielsen som fungerende Fører overførte Jernbanevogne fra Masnedø til Orehoved, og Galeasen »Jenny« af Limhamn. Fører og Reder Kaptajn Jønsson. Vinden var frisk, omkring SV. Vejret sigtbart. Færgen havde lige forladt Færgelejet ved Masnedø og styrede omtrent SV. til V.: »Jenny«, der var paa Rejse fra Flensborg til Klakshavn i Ballast, sejlede i Baagøfyrets hvide Lyslinie med Kurs efter Fyret, altsaa omtrent SØ. til Ø. Fra Færgen saa man straks efter Udlobet af Færgehavnen »Jenny« som noget mørkt paa Styrbordssiden, men man observerede ikke dens Lanterne, og Styrmand Nielsen antog derfor, at den styrede i nordvestlig Retning bort fra Færgens Kurslinie.

Efter c. 3 Minutters Forløb saa Færgens fornævnte Fører imidlertid pludselig, at Galeasen, som da var c. 4 Streger til Styrbord, førte rød Lanterne, og at den altsaa ikke fjærnedede sig fra men nærmede sig Færgens Kurslinie. Han, som gik ud fra, at der var tilstrækkelig Afstand mellem Skibene, lagde straks Roret haardt Bagbord for at lade Færgen gaa agten om »Jenny«, — samtidig

med at han gav ét Stød i Damplojten (der ikke blev hørt paa »Jenny«). Denne var imidlertid allerede saa nær, at Færgeren under Drejningen, og medens Roret endnu laa haardt Bagbord, men sin Bagbords Bov stødte sammen med »Jenny«s Styrbords Bov med en saadan Kraft, at hele »Jenny«s Forskib knustes over Vandlinien, og at der paa Færgeren brækkedes et Stykke Skinné paa Bagbords Spor og skete en mindre Beskadigelse af Slidelisten. »Jenny« blev af Færgeren indbugseret til Orehoved Havn og efter lovlig afholdt Besigtelsesforretning kondemneret.

Under nærværende Sag søger nu Citanten, Kaptajn Niels Jønsson, Indstævnte, Generaldirektionen for de danske Statshaver ved Generaldirektør Ambl. til Betaling af Erstatning for »Jenny«s Skade m. m. med ialt Kr. 6.425.04 med Renter og Sagens Omkostninger. Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger og har under en Kontrasag paastaet sig tilkendt hos Citanten Erstatning for den paa Færgeren skete Skade med et Beløb af Kr. 202.66 med Renter.

Under de afslagne Søforklaringer har »Jenny«s Fører og Mandskab overensstemmende forklaret og bestemt fastholdt, at »Jenny« hele Tiden holdt sin Kurs, og at dens Lanterner, der havde været tændt og anbragt paa deres Plads siden Kl. 9 $\frac{1}{2}$, brændte klart. De har forklaret, at de lige fra det Øjeblik »Marie« forlod Færgelejet, til Sammenstødet nogle Minutter senere fandt Sted, har set baade dens Skrog og Lanterner (i Begyndelsen kun dens grønne Lanterne og Toplanterner). Om Bord i »Jenny« var man straks af den Opfattelse, at Færgeren godt kunde gaa klar foran om »Jenny« ved at holde sin Kurs, og det var først efter at »Marie« var kommen saa langt frem, at man nu ansaa al Mulighed for Sammenstød overstaaet, at Færgeren saas at dreje til Styrbord, saa at begge dens Sidelanterner blev synlige. »Jenny«s Besætning, der ikke var klar over Betydningen af Færgens Manøvre og nærmest antog, at den vilde gaa tilbage til Havnen, overtlydede sig om, at »Jenny«s Lanterner brændte klart, men turde ikke ændre Kursen.

Besætningen, der har afslagt Ed paa den afgivne Forklaring, har aldeles bestemt fastholdt, at »Jenny« i Overensstemmelse med Sovejsreglerne vedblivende holdt sin Kurs, samt at Færgeren under Drejningen har passeret »Jenny«s Kurslinie og derved ramt den paa Styrbords Bov. Sammenstødet var saa stærkt, at alle Mand paa »Jenny« faldt om, og denne selv blev drejet mindst 45° ud af sin oprindelige Kurs.

Den af Færgens fungerende Fører og øvrige Besætning oprindelig afgivne Søforklaring indeholder bortset fra de Punkter, der heror paa et Skøn (over Galeasens formodede Manøvrer, over Tidsforløb og lignende, intet, der modbeviser den af Galeasens Besætning afgivne Forklaring. Færgens Besætning har forklaret, at man, efter at Drejningen havde været nogen Tid, observerede, at »Jenny«s røde Lys forsvandt, og nogen Tid efter, at det grønne Lys kom frem. Man bakkede da øjeblikkelig. Ved Kollisionen laa »Marie« omtrent NV. an. Kollisionen skete i Baagø-Fyrets hvide Lyslinie. Færgens Besætning gjorde imidlertid gældende, dels at der maatte have været noget i Vejen med »Jenny«s Lanterner, siden dens røde Lanterne ikke tidligere blev observeret fra Færgeren, dels at »Jenny« næppe kunde have holdt sin Kurs uforandret, da man mente at have set, at den inden Kollisionen var faldet af for Vinden i Retning mod Masnedø.

Hvad det første Punkt angaar, er der Intet fremkommet, der kunde afkræfte Galeasens Besætnings Forklaring om, at Lanternerne var paa Plads og brændte klart. Lanternerne er efter Sammenstødet besigtigede og befundet reglementerede. Den Omstændighed, at man fra Færgeren først saa sent har lagt Mærke til Galeasens røde Lanterne, er ret forstaaelig — og tildels undskyldelig — naar henses til, at Begivenheden fandt Sted paa en af

Aarets lyseste Nætter, hvor Lysen fra en Skibslanterne træder mindre stærkt frem.

Hvad det sidste Punkt angaar, er der fra de Indstævntes Side efter den første Søforklaring gjort Forsøg paa at bevise, at »Jenny« inden Sammenstødet maa være faldet af for Vinden og har faaet Kurs mod Masnedø, men heller ikke paa dette Punkt skønnes der at være fremkommet noget, der kan afkræfte den af »Jenny«s Besætning afgivne Forklaring om, at »Jenny« har holdt sin Kurs i Retning af Baagø Fyr lige til det sidste, en Forklaring, der under Sagens mundtlige Forhandling her for Retten klart og bestemt er fastholdt af »Jenny«s Fører og Styrmand, der var til Stede i Retten under Forhandlingen.

Paa Foranledning af Søfartsinspektøren blev Søforhøret genoptaget i Slutningen af August 1907, altsaa efter et Par Maaneders Forløb, idet Færgens Besætning paany afhørtes. Medens den fungerende Fører under de oprindelige Forhør i Slutningen af Juni udtrykkelig havde udtalt, at han ikke bestemt turde benægte, at Galeasen havde holdt sin Kurs, forklarede han nu, at Færgeren allerede havde faaet Galeasens røde Lanterne c. 1 Streg om Bagbord inden den forsvandt, og at dens grønne Lanterne kort efter blev synlig omtrent paa samme Sted. Herefter maatte Galeasen have ændret sin Kurs, men først efter at Færgeren var naaet saa vidt i sin Drejning, at Galeasen maatte have indset, at al Fare var overstaaet, idet rødt viste mod rødt. Sammenstødet skulde derefter være sket uanset, at Færgeren vedblivende drejede saa stærkt som muligt (med Roret helt i Borde) bort fra Galeasen. Til denne paa et saa sent Tidspunkt fremkomne, i sig selv ikke rigtig sandsynlige Forklaring, tør Retten ikke fæste Lid, ligesaa lidt som til nogle mere eller mindre ubestemte Forklaringer fra andre af Færgens Besætning, hvorefter »Jenny« ikke blot under Kollisionen men allerede for den skulde have vendt Stævnen mod Masnedø. Det gælder om alle disse Forklaringer, at de kan være baseret paa mindre nøjagtige Sandseindtryk eller paa uriglige Erindringer om saadanne Indtryk, og de kan ikke afkræfte de klare og bestemte, beedigede Forklaringer, der er afgivet af »Jenny«s Mandskab om, at man holdt Kursen til det sidste.

Der er for Retten ikke nogen Tvivl om, at Skylden for Sammenstødet udelukkende ligger hos Dampfærgeren, som dels for sent har opdaget »Jenny«s røde Lanterne, og dels som Følge af en urigtig Bedømmelse af Afstanden til »Jenny« har foretaget en Manøvre, som vilde være rigtig, hvis Afstanden havde været større, men som nu medførte, at man løb lige ind paa Galeasen.

Indstævnte maa derfor være at dømme efter Citantens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 300 Kr., medens Kontraindstævnte maa være at frifinde.

De slette Tider for Søfarten.

Efter det stockholmske Blad »Aftonbladet« gengiver vi her, i en noget forkortet Skikkelse, en Artikel af Skibsreder W. Wingårdh i Helsingborg. Artiklen er tilstillet os af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

I Tilslutning til det fra engelsk Side fornylig stillede Forslag om Dannelse af en international Skibsrederunion med den Opgave, at regulere den overflødige Tonnage tilgang i et passende Forhold til det virkelige Behov, turde det være paa sin Plads at møde med et sagligt Indlæg fra svensk Side.

Dette Forslag, som har vakt saa megen Interesse, især hos britiske Redere, indeholder hovedsagelig de samme Ideer og Synspunkter, som har gjort sig gældende inden-

for The Baltic and White Sea Conference. Teoretisk set er Forslaget derfor ogsaa blevet modt med Sympati fra alle interesserede Søfartskredse og alle Aklionærer i Søfartsforetagender, der nu i en Række af Aar har lidt under de nedadgaaende Søfartskonjunkturer paa saagodt som hele Verdensmarkedet.

Man maa dog ikke se bort fra, at denne Depression er en naturlig Følge af visse Skridt fra en stor Del af Søfartsnæringens Foregangsmand.

For fire Aar siden betonedes det i Kjøbenhavn, hvor ogsaa den sidst afholdte Søfartskonference fandt Sted, med behørig Styrke, at de væsentligste Aarsager til Tilbagegangen af Fragtmarkedet maatte tilskrives:

- 1) For skarp Konkurrence mellem Skibsrederne.
- 2) Tilgang af Nybygninger i alt for stort et Omfang.
- 3) Overflod af Skibsmæglere og Befragtningsagenter, samt

4) De talrige Fragtspekulanter.

Er der siden den Tid sket Bedring i disse Forhold? Dette Spørgsmaal maa besvares med et bestemt, Nej! Konkurrencen mellem Rederne er stærkere end nogensinde. Den Overflod af Skibsmæglere og Befragtningsagenter, som allerede var til Stede i 1905, er nu yderligere forøget.

Fragspekulanternes Foretagender er ikke taget af, men tværtimod tillaget ved de mange Tidsbefragtninger, som en Mængde Redere indlader sig paa, til alt for lave Rater.

Hertil kommer, at Skibsbyggeriet fortsattes i endnu større Maalestok end nogensinde tidligere.

Alene paa Værfterne i Storbritannien byggedes der i de sidste fire Aar 2,758 Lastdampere med 5,910,320 Brutto Tons. Desuden byggedes der i 1908 i de britiske Kolonier og i Udlandet 550 Lastdampere med 791,609 Brutto Tons.

Hele Verdens Tonnage af Dampere paa over 100 Brutto Tons hver, beskæftiget i Fragtfart, Post- og Passagertrafik, udgjorde i 1905 19,583 Dampere med 18,583,769 Netto Tons og 29,963,392 Brutto Tons, og i 1908 21,550 Dampere med 22,140,010 Netto Tons og 35,723,095 Brutto Tons. En Forøgelse i tre Aar af ikke mindre end 1,967 Dampere med 3,556,241 Netto Tons eller 5,759,703 Brutto Tons.

Hvorledes denne store Forøgelse af Tonnage stiller sig, fordelt paa de forskellige Nationer, som deltager i Østersø- og Hvidehavsfarten, ses af følgende Tabel:

Antal og Brutto Tonnage af Jern- og Staaldampere.

	1905.		1908.		Forøgelse i tre Aar.	
	Antal	Br. Tons	Antal	Br. Tons	Antal	Br. Tons
Storbritan. inkl. Kolonieme	8,586	15,293,087	9,222	17,379,697	636	2,086,610
Tyskland	1,555	3,093,560	1,804	3,839,065	249	745,505
Frankrig	751	1,258,818	852	1,414,251	101	155,433
Norge	971	1,041,036	1,152	1,312,401	181	271,365
Holland	400	658,481	471	840,763	71	182,282
Rusland	637	631,335	687	751,316	50	119,981
Sverige	695	566,497	799	705,580	104	139,083
Danmark	423	535,006	519	657,889	96	122,883
Belgien	113	156,677	128	205,035	15	48,358
Tilsammen	14,131	23,237,497	15,634	27,105,997	1,503	3,868,500

Altsaa en Totalforøgelse i tre Aar, 1905—1908, af 1,503 Dampere med 3,868,500 Brutto Tons.

Med disse nojagtige Tal for Øje vil ingen kunne bestride, at Rederne i høj Grad selv bærer Skylden for, at Forholdene indenfor deres Erhverv er saa fortvilede, som de er.

Uden i mindste Maade at overdrive Situationens Alvor kan man sige, at den nuværende Lastdampertonage overstiger Verdenshandelens normale Behov af Søtransportmidler med mindst 20 pCt. for indeværende Aars Vedkommende.

Den aarlige Afgang af Tonnage ved Totalforlis, Kon- demnation og Ophugning kan i Følge Lloyds Lister anslaaes til c. 2 pCt. af Brutto Tonnagen.

Man kan under disse Forhold ikke tænke sig, at det fra England fremsatte Forslag — om obligatorisk Oplægning af den evropæiske Dampskibsflaade i to af Aarets Maaneder — skulde blive tilstrækkeligt til at fremkalde den tiltrængte Bedring i Fragtmarkedet, da det jo drejer sig om at mindske Tonnagen med $\frac{1}{3}$, indtil bedre Konjunkturer i Verdenshandelen paakræver en tilsvarende Forøgelse.

Rederne af Storbritanniens uhyre Dampskibsflaade (af hvis Tonal endnu kun $\frac{1}{30}$ er indmeldt i The Baltic and White Sea Conference) har nu begyndt at faa Øjnene op for de uheldige Følger af det forcerede Byggeri, men synes at overse visse væsentlige Faktorer ved Bedømmelsen af de Detajlspørgsmaal, som er forbundet med det nu foreliggende store Oplægningsprojekt.

Ved at overveje om, og i hvor høj Grad Konferencens ikke-engelske Medlemmer kan og bør slutte sig til Ideen om almindelig Oplægning, bør Situationen klarlægges tydelig for Sverigs Vedkommende.

Den svenske Dampskibsflaade, hvis Tonnage kun udgør $\frac{1}{25}$ af Storbritanniens, er hovedsagelig beskæftiget med Varetransporter til og fra svenske Havne. Dens Forøgelse, i den i Tabellen angivne tre-aarige Periode, med det beskedne Tal af 139,000 Brutto Tons er en naturlig Følge af det nationale Liv i politisk og kommerciel Henseende, som greb det svenske Folk i det mindere Aar 1905.

Sverige har, sammenlignet med de andre søfarende, evropæiske Nationer, som bekendt, paa sine vidtstrakte Kyster de fleste og bedste naturlige Havne, det i Forhold til Folkemængden største opdyrkede Jordomraade, vidtstrakte Skove, rige Malmlejer, og i sine Vandfald en ubegrænset Adgang til Drivkraft for industriel Virksomhed. Hvad er under disse Forhold mere naturligt, end at den svenske Nation ogsaa ved sin Handelsflaades Forøgelse efter normal Maalestok faar en Landet værdig Andel i Søtransporten, baade i egne Farvande og paa Verdenshavene.

Agitationen for almindelig Oplægning er bl. a. fra engelsk Side blevet motiveret med, at der paa Tyne og i engelske Havne var oplagt Hundreder af Skibe, repræsenterende c. 400,000 Tons.

Hvad betyder imidlertid disse minimale Tal i Forhold til den vældige britiske Dampskibsflaade med sine c. 10,000 Skibe og c. 18 Millioner Brutto Tons?

England har ved Oplægning hidtil kun bidraget til at formindske sin egen Tonnage med c. 2 pCt. og Verdens tonnagen med c. 1 pCt.

Til Sammenligning kan nævnes, at samtidig er c. 8 pCt. af hele den norske Dampertonage oplagt, og i den nu forløbne Vintersæson blev omtrent 50 pCt. af Sverigs Dampertonage oplagt, dels af naturlige Aarsager og dels paa Grund af de uheldige Konjunkturer, uden nogen som helst Kompensation. Af hvad her er paavist, fremgaar det med al ønskelig Tydelighed, at Sverigs Redere — hvadenten de hører under Konferencen eller ej — under de foreliggende Omstændigheder savner Anledning til at indskrænke deres Handlefrihed, især naar Nyanskaffelserne af Dampere og den tidssvarende Udvikling af den svenske Handelsflaade ikke overskrider de normale Forhold.

Paa samme Tid som de engelske Redere, som Korporation betragtet, forholder sig demonstrativt passive overfor de Bevægelser, som resulterede i Dannelsen af The Baltic and White Sea Conference, er den britiske Dampertonage blevet forøget med over to Millioner Brutto Tons, det vil sige med større Tonnage end alle de andre evropæiske søfarende Nationer tilsammen.

Et andet iøjnefaldende Faktum, som ses af Lloyds Register, er at omtrent Halvdelen af Verdenstonnagen sejler under engelsk Flag. Da hertil kommer, at et anseeligt Antal Skibe, som formelt er indregistreret under fremmede Nationer, er købt for engelsk Kapital og faktisk dirigeres fra England, saa ligger det jo nær at antage, at Rederne i Storbritannien er i Stand til selv saavel at løse Spørgsmaalet om Sammenslutningsideen, som at iværksætte den for Søfartsnæringens Eksistens uafviselig nødvendige Formindskelse af Tonnagen og derved igen føre Søfartens økonomiske Ledelse ind i det rette Spor.

Dette kan ske lige saa sikkert som let, ved at de store Rederier — og deriblandt først og fremmest de, som uden Hensyn til Følgerne, i de sidste Aar, har forøget deres Tonnage uforholdsmæssigt ved Bestillinger og Køb af ny Skibe — enes om at oplægge Halvdelen af deres Tonnage til at begynde med i seks Maaneder, og at de derefter hvert Aar formindsker Oplægningsprocenten i Forhold til det forøgede Tonnagebehov, som eventuelt konstateres. At de i vedkommende Sammenslutning interesserede Redere indtil videre ogsaa maa afholde sig fra Bestillinger eller Køb af ny Skibe er selvindlysende.

Storbritanniens Redere har paa denne Maade selv Nøglen til en bedre og sundere Tingenes Orden i deres Hænder.

Det er næsten overflødig at paapege, at i samme Øjeblik en saadan rationel Oplægningsplan realiseredes, saa blev der ikke længere Spørgsmaal om de »starving rates« (Hungerfragter) med uvæsentlige Svingninger, som har været almindelige siden 1902, og heller ikke om de »minimum living rates«, som The Baltic and White Sea Conference siden 1905 har gjort det til sin Opgave at gennemføre; men med klog Taktik var Rederieringens Foregangsmænd i Stand til selv at diktere sine Vilkaar, baade med Hensyn til rimelige Fragtsatser og rene Certepartibetingelser.

Christian Rasmussen af Gammel Skagen.



Hvem er denne Mand? Saaledes vil maaske de fleste af *Dansk Søfartstidendes* Læsere spørge, og saa er Sandheden den, at hans Navn burde være kendt i vide Søfartskredse. Af Stilling har han kun været Vesterhavsfisker, og hele sit Liv har han tilbragt under tarvelige Kaar, men den Virksomhed, han har udøvet i Redningsvæsnets Tjeneste, gør, at han i lange Tider

vil blive mindet paa Vestkysten som hørende til de braveste og modigste Redningsmænd.

Medens Redningsstationen i Skagen skriver sig fra Redningsinstitutionens ældste Dage, blev Stationen i Gammel Skagen først oprettet i 1869, og Christian Rasmussen fik da Ansættelse derved. En ældre Broder til ham blev Fører af Redningsbaaden, og i henvend 40 Aar har de virket sammen. Nogle Aar, før Stationen blev oprettet, havde Christian Rasmussen allerede høstet Bærmørelse ved Redningen af Besætningen fra en russisk Skonnert, og blev i den Anledning dekoreret med Medaillen for Druknedes Redning og en russisk Redningsmedaille, ligesom Den almindelige danske »Skibsførerforening« som Hædersgave sendte ham et Lommeur.

I 1876 strandede Skonnerten »Haabet« af Rønne, og ogsaa her fik Christian Rasmussen Lejlighed til at udmærke sig.

Hans Heltemod ved denne Lejlighed blev ogsaa paaskønnet, idet han kort efter blev udnævnt til Dannebrogsmænd, ligesom Foreningen til Søfartens Fremme sendte ham en Hædersgave. Men der fulgte en lang Række Aar efter, og stadig indtraf der paa Stedet Strandinger, som lagde Beslag paa Christian Rasmussen og hans Kammeraters Mod og Udholdenhed. Det vil være umuligt at nævne alle disse Strandinger, men vi skal fremhæve nogle enkelte af dem, nemlig: 1871 Stranding af Barkskibet »Michael« af Memel, i 1873 af Skonnerten »Bjerg« af Kjøbenhavn, i 1874 af Barkskibet »Marechal Pelissier« af Kjøbenhavn, i 1878 af Dampskibet »Commissariat« af Newcastle, i 1887 af Barkskibet »Coquette« af Rønne, i 1893 af Barkskibet »Tverst« af Helsingborg og Dampskibet »Brookland« af West Hartlepool, i 1894 af Skonnerten »Mobil« af Stralsund, i 1896 af Skonnerten »Ydun« af Svendborg og i 1904 af Barkskibet »Eliel« af Åland. Som et af de allervanskeligste Redningsforetagender maa dog nævnes det, der udførtes ved Strandingen af den svenske Bark »Erato« i 1894.

I det hele har Christian Rasmussen været med til i Redningsvæsnets Tjeneste at redde 414 Menneskeliv.

I 1906 maatte han paa Grund af tiltagende Svagelighed tage sin Afsked, og han blev da dekoreret med Fortjenstmedaillen i Sølv; nogle Aar tidligere var Redningsvæsnets Jubilæumsmedaille bleven ham tildelt. Regeringen paaskønnede hans store Virksomhed ogsaa paa anden Maade, idet der foruden den aarlige Understøttelse, der tildeles afskedigede Redningsmænd, ogsaa tildeltes ham en ekstraordinær Belønning, men alligevel levede han under fattige Kaar, der blev saa meget mere rykkende, som hans nedbrudte Helbred ikke tillod ham at drive Fiskeri eller foretage noget til Livets Ophold. Og nu sker det mærkværdige; den fattige Fisker og dygtige Redningsmand skulde ende sit Liv som Velhaver efter Stedets Forhold. I sidste Trækning vandt han 20,000 Kr. i Lotteriet, men kun faa Dage skulde han glæde sig over dette Held, idet han døde den 24. Marts. Hele den danske Sømandsstand maa kunne samle sig i et enstemmig »Ere være hans Minde.«

E.

Fragtmarkedet.

Siden den forrige Beretning er der i de hjemgaende Markeder ikke sket nævneværdige Forandringer undtagen fra La Plata, som i de sidste Dage har vist bedre Efterspørgsel, særlig for prompt Tonnage af »handy« Størrelse, og dette har affødt nogen Stigning. Medens der f. Eks. fra San Lorenzo for et Par Uger siden kun betaltes 10/6 til U. K. eller Kontinentet for Korn, har der nu været sluttet til 12/6 à 13/, hvilke Rater ogsaa kan faas pr. Maj, men sammenholdt med Kul-

fragterne udefter burde Returfragterne endnu mindst et Par Shillings pr. Ton op. Det er dog vistnok meget tvivlsomt, om de vil komme det. Ser vi nu paa Kulfragterne ud fra England, Skotland og Wales til andre Verdeshjørner, saa finder vi, at der overalt er en Tilbagegang at spore, i Særdeleshed til Middelhavet og Østersøen. For et Par Uger siden kunde visse Størrelser af Dampere godt tjene Penge ved at tage en Kullast og saa returnere i Ballast fra Lossestedet til Kullhavn, men det er nu forbi igen. Fra Cardiff til Genua er Raten saaledes gaaet fra 7/6 à 7/9 ned til 6/9 à 7/, til Algiers fra Frcs. 7 $\frac{1}{2}$ à 8 til Frcs. 7, og ad Østersøen til er Nedgangen gennemgaaende omkring 6 d. pr. Ton. For det sidstnævnte Markeds Vedkommende kan den forholdsvis stærke og ret pludselige Nedgang uden Tvivl ene og alene tilskrives det store Udbud af Tonnage, idet næsten alle de oplagte Dampere sendtes ud saasnart den lille Bedring, der herskede for en 14 Dages Tid siden, var indtraadt, men Bedringen kvaltes hurtigt, og Rederne har kun deres egen Politik og Mangel paa Sammenhold at takke for den nuværende Situation. Vi paapegede for et Par Uger siden Faren ved allerede nu at sende al den oplagte Tonnage ud, og de næste Par Maaneder in' den hele Østersøen, Botten og Hvidehavet aabner op, vil sikkert blive en drøj Tid at komme igennem. De nu forestaaende Paaskehelligdage lægger ogsaa en Del Forsinkelser i Vejen for mange Skibe, særlig da den russiske Paaske i Aar falder sammen med vor. Efter hvad vi hører skal forøvrigt ogsaa en stor Del engelsk, tysk, svensk og norsk Tonnage, som har været oplagt i Vintermaanederne, være kommen i Fart igen, og selv om Markederne holder sig nok saa lavt nu, vil næppe noget nævneværdigt Antal Skibe blive lagt op igen paa denne Aarstid.

Det østlige Marked har fragtet ret livligt til omtrent uforandrede Rater. Calcutta betalte 16/3 Dødvægt til udsøgt Havn pr. Maj, Bombay 15 à 15/6 til to Lossehavne pr. April, 13/ à 13/3 alm. Skala pr. April/Maj. For Palmekærner fra Madras Kysten betales 20/ à 20/6 pr. Maj/Juni. Rispladserne tog ikke mange Baade, Rangon/Aleksandria betalte 19/ og Saigon 19/6 til Holland. Nogle enkelte Sukkerlaster fra Java pr. Maj/Juli sluttedes til 24/ U. S. eller Evropa.

Sortehavet etc. har ikke haft meget at byde paa, da Tilførslerne af Korn er ret knappe. Fra de større, russiske Havne som Odessa etc. er Raten nærmest nominel 6/ à 6/3 for store Baade til udsøgt Havn, og det samme gælder Sulina. Fra Kustendje betales 6/3 »any« for c. 3,000 Tons Baad. Azow tog kun faa Baade og betalte bl. a. 7/9 til Hamburg (6,000), 7/6 Rotterdam, 8/6 Rouen, 8/9 Danmark, een Lossehavn, 9/ to Havne. Fra Donauen fragtedes hovedsagelig til italienske Havne. Fra Eupatoria til Reval betales 9/3 for Salt pr. 15. Maj/15. Juni.

Middelhavet noterer ikke faa Laster, men Raterne er meget slette. Blandt de sidste Ertsbefragtninger nævner vi 4/6 Musel Harbour/Rotterdam, 5/ Tenez/Rotterdam, 4/9 Almeria/Rotterdam, 4/6 Bougie/Middlesbro, 5/3 Huelva/Garston, alt med fri Despatch. Fra de spanske Saltpladser noteres Frcs. 9 à 9 $\frac{1}{2}$ til Sverig eller Finland (2-3 Lossepladser). Fra Bilbao betales for Ersts 3/1 $\frac{1}{2}$ à 3/3 til Cardiff, 4/3 til Cardiff, 4/ Rotterdam, 5/3 Workington.

Nordamerika frembyder intet af Interesse. Der har været sluttet lidt fra næsten alle Pladser, men der er ikke noget rigtigt Hold i Markedet. Fra St. John betales for Planker 30/ à 32/6 til Englands Vestkyst (én eller to Lossehavne), 34/ à 35/ fra Miramichi. For Petroleum i Kasser fra New York akcepteredes 15 $\frac{1}{2}$ à 16 Cents Basis én Lossehavn i Kina, Golfen har paa Netto Charter fragtet til 8/3 U. K. eller Kontinentet, 10/3 én, 10/6 to danske Havne. For Tømmer fra Golfen betales 70/ à 72/6 Basis én Lossehavn U. K. eller Kontinentet, 105/ Buenos Aires.

La Plata Markedet har bedret sig noget, og ved livligere Begær sluttedes der for prompt Lastning sidst til 12/3 à 13/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, 10/6 fra Buenos Aires, 12/ fra Bahia Blanca.

Østersøen har ikke meget at byde paa. Enkelte Sukkerlaster fra de tyske Havne har været fremme til 4/ à 4/3 London og enkelte Svellelaster fra Memel etc. til 5/ à 5/6 pr. load til Østkysten. Ellers har kun Libau og Windau taget prompt Tonnage, og der betales bl. a. 9 à 9 $\frac{1}{4}$ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 9 $\frac{1}{2}$ à 9 $\frac{3}{4}$ d. Antwerpen, Frcs. 28 pr. indtagen Favn Kortprops til Calais, Frcs. 25/26 D/B Delladning Boards til Antwerpen, 9/6 pr. load Kortprops (Topendemaal) til Kulhavn paa Englands Østkyst. Kongsberg noterer 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam. Riga er endnu utilgængelig, og i Reval er Besejlingsforholdene langtfra paalidelige. Der noteres fra sidstnævnte Havn kun 11 $\frac{1}{4}$ d. Hvedebasis til London. Trælastfragterne fra Botten pr. f. o. w. og senere er ikke fristende.

Kulfragterne er lavere næsten over hele Linien, og med de forestaaende Paaskehelligdage for Døren har det i England og Wales ofte været vanskeligt at arrangere Lastetørn. Af de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi 3/9 à 4/ til Kronstadt (3,200 og 2,200), 4/3 Libau (1,700), 3/10 $\frac{1}{2}$ Pillau, 4/1 $\frac{1}{2}$ à 4/4 $\frac{1}{2}$ Königsberg (2,000/2,200), 4/4 $\frac{1}{2}$ Wear/Norrköping, 3/9 à 3/10 $\frac{1}{2}$ Tyne/Swinemünde, 3/7 $\frac{1}{2}$ Tyne/Aalborg (2,800), 4/4 $\frac{1}{2}$ Grangemouth/Fredericia (850), 3/6 Tyne/Kjøbenhavn (2,000), 4/9 Forth/Sønderborg (1,100), 4/1 $\frac{1}{2}$ Tyne/Bilbao (1,700), 6/6 Cette (3,000), 7/ Barcelona (4,000), 6/6 à 6/9 Genua, 6/3 West Hartlepool/Marseille, 6/ Sunderland/Algier, 7/9 Methil/Venedig (3,800). Fra Cardiff blev der sluttet til 4/6 Kronstadt (3,800), 4/ Antwerpen (1,700), 4/6 Lissabon (1,800), Frcs. 7 Algier eller Marseille, 6/9 à 6/10 $\frac{1}{2}$ Genua eller Marseille, 6/4 $\frac{1}{2}$ Konstantinopel, 5/9 à 6/ Port Said, 8/ Colombo, 6/ Las Palmas (4,600), 6/9 St. Vincent (3,000), 11/ à 11/6 nedre La Plata, 11/ à 11/9 Rio Janeiro, 11/ Pernambuco (3,000).

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene vedvarende elendige. Bottenhav og Finskebugten har ikke faa Fragter for Afskibning saavel pr. f. o. w. som senere, men Raterne er saa lave, at der ikke kan gøres Forretning. Sydsverig og tyske Havne har intet at byde paa udover ganske smaa Partier til danske og tyske Havne Vestsverig og Østnorge er helt tomt for Laster, saa at et ret betydeligt Antal Sejlere henligger ubefragtet, medens de tidligere befragtede Skibe nu er i Fart efter Ishindrings Ophør. Returfragterne Vest fra er vedvarende lave, saa at det i Almindelighed ikke lønner sig at forsejle i Ballast fra Oplagshavn.

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

300 Tons Kul St. Davids/Königsberg £ 6,15, 370 Tons Clay Charlestown/Helsingborg 6/6, 250 Tons Salt Bremen/Ipswich 5/3.

Med Hensyn til de mindre Skibe har Befragtningen ogsaa i sidste Uge været ret livlig; baade Stralsund og Greifswald er nu næsten dækket for deres Behov; fra Stralsund skal ialt være sluttet c. 80 Skibe. Angaaende Isforholdene meldtes Stralsund isfri i Midten af forrige Uge, og Greifswald ventes at blive næsten isfri i disse Dage. Rostock og Wismar har vedblivende Anvendelse for en Del Skibe, men Noteringerne er stadig ikke højere; derimod er Stettin bedre stemt og noterer for Rug 5 à 5 $\frac{1}{2}$ M. for meget prompte Skibe. Provinserne er stedse ret rolige, og kun faa Laster kommer i Markedet; Kjøbenhavn sluttede bl. a. Majs til Rødvig 12 Øre, Stege 13 Øre og Solsikkekager til Aalborg 15 Øre; ellers er Markedet uforandret siden sidste Beretning.

Generalforsamlinger.

Det forenede Dampskibsselskab holdt den 2. ds. Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Shaw.

Bestyrelsens Formand, Admiral Richolieu, aflagde Beretning og fremlagde Regnskabet.

Den nordamerikanske Fart har lidt betydeligt paa Grund af den Standsning i Passagerfarten, som den amerikanske Krise medførte, ligesom Godset er fremkommet i betydelig mindre Mængde end i tidligere Aar.

Sydamerika-Farten har kun været drevet i ringere Omfang end Aaret forud, da Fragterne saavel til som fra La Plata har været yderst lave.

De europæiske Ruter er drevet paa liguende Maade som tidligere og har ogsaa været påvirket af de overalt herskende lavere Frægter.

Eksportruterne har arbejdet tilfredsstillende paa Grund af en stigende Eksport. Resultatet af denne Fart viser derfor nogen Fremgang, skønt den har været hæmmet af en ringere Import fra Storbritannien.

Den indenlandske Fart viser snarest en Nedgang i Godsmængde som Følge af de vanskelige Tider; men til Gengæld har Sommerens gode Vejr bragt en særdeles god Persontrafik.

Farten paa Færoerne og Island har vist nogen Nedgang med Hensyn til den nordgaende Godsmængde, medens der har været Fremgang med Hensyn til hængende Last, saaledes at Ruten i det hele har kunnet drives mere økonomisk.

Lægtertrafikken. Paa Grund af den gode Host har Importen af Foderstoffer været ringere, og Materiellet har derfor ikke fundet saa udstrakt Anvendelse i søgaaende Fart som Aaret forud.

Brutto Indtægten for samtlige Skibe har været den betydelige Sum af Kr. 25,954,476.

Efter Fradrag af alle Udgifter foreligger et Netto Overskud af Kr. 2,139,146.

Heraf afskrives Kr. 1,693,750 paa Skibenes Kapitalkonto (Kr. 30,739,650) eller mellem 5 og 6 pCt. Efter andre Afskrivninger paa Lægtere, Bygninger o. s. v. og efter Tautiøme til Bestyrelse, Direktion og Personale bliver i Forbindelse med Saldo fra forrige Aar tilbage Kr. 386,991, af hvilke 339,000 Kr. foreslaas afskrevet paa den i 1905 oprettede Rute- og Etableringskonto, der derved nedbringes til Kr. 1,794,311, medens Resten overføres til næste Aar.

Ialt afskrives i Aar paa de forskellige Konti Kr. 2,095,224.

D. F. D. S. ejede ved Aarets Udgang 122 Dampere foruden 13 søgaaende Lægtere samt dækkede Træpramme m. m. med en samlet Brutto Tonnage af 155,662 Tons.

Admiral Richolieu gav derefter en Oversigt over Forholdene paa Fragtmarkedet i det sidste Aar og Selskabets Stilling i Almindelighed. I den senere Tid var Rederier dukkede op som Padelatte og havde væltet sig ind paa Fragtmarkedet, og Skibshyggerierne havde taget Haand med heri ved at lade Pengene staa i Skibene og saaledes muliggiort det for saa at sige hvem som helst at bygge. Allerede for den finansielle Krise var Raterne faldet, og da saa Krisen kom, røg de yderligere ned.

Ogsaa for D. F. D. S. havde Forholdene været vanskelige, men Selskabet var dog kommen over det med et Netto Udbytte af over 8 pCt. af Aktiekapitalen og med fuld Afskrivning. I de sidste fire Aar havde Selskabet skrevet af, ordinært og ekstraordinært, tæt op imod 8 Millioner Kroner og brugt 4 Millioner Kr. til Eftersyn og Udbedring af Skibene, saa at Selskabet nu staar med en Flaade i udmærket Forfatning. Naar man ser hen til, at Krisen formentlig har sat en Stopper for det stærke Skibshyggeri og Rederihumbugen, maa man haabe, at der kan ses Ende paa Misæren. Ogsaa for D. F. D. S. ser Forholdene ret lyse ud.

Paa Forespørgsel fra en Aktionær om, hvorledes det egentlig forholdt sig med de saakaldte Birmaplaner, om hvilke forskellige ikke helt klare Meddelelser er fremkommet, oplyste Admiral Richolieu, at der havde været plejet Forhandlinger med større Forretningsdrivende i Norge og Sverige og der havde været Sympati for Tanken om et Samarbejde, men saa kom de daarligere Forhold for Amerika-Farten, og man mente, at Tidspunktet til Fremlæggelse af Indbydelse til Aktietegning ikke havde været gunstigt. Man havde da hellere villet se Tiden an, om ikke Forholdene skulde bedre sig.

En anden Aktionær forespurte, om Selskabet havde Skibe under Bygning, hvortil Admiralen svarede, at man havde bestilt en ny Eksportbaad som Følge af den stigende Eksport. Skibet vilde være færdigt i Slutningen af Aaret.

Dernæst gaves Decharge for Regnskabet. Godsejer A. F. Lassen, der efter Tur afgik som Medlem af Bestyrelsen, genvalgte. Ligeledes genvalgte Revisorerne.

Fra Sø og Land.

Mislykket Stabelaflojning. Paa Workmann, Clark & Co.s Værft i Belfast skulde for nogen Tid siden Dampere »Otronto«, der bliver bygget for Orient Linien, sættes i Vandet. Paa Grund af det kolde Vejr var imidlertid Talgen under

Slidskene frosset, hvorfor Skibet pludselig gik i Staa og ikke var til at bringe i Gang igen. Det snurrige ved dette Tilfælde er, at det for et Par Maaneder siden gik »Otronto«s Susterskib »Osterly« paa samme Maade, da det skulde løbe af Stabelen paa et Værft i Glasgow, fortæller »Hamb. Corr.«.

Havarier og Forlis.

Da n. Dpsk. af Kjøbenhavn. paa Rejse fra Sicilien med en Ladning Svovl til Nordvestropa, maatte søge ind til Lissabon og sætte Skibet paa Land, da der var udbrudt Ild i Ladningen. Det lykkedes at faa Ilden slukket, men først efter, at Lasten var sat under Vand.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Gulfaxe« (Stabelnummer 122) bygget for Regning Dampskibs-Aktieselskabet Skandia, Kjøbenhavn, blev den 15te ds. sat i Vandet fra Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 248'—0" langt i Hoveddækket, 38'—0" bredt og 16'—5" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple-Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 700 l. H. K.

Salg af Fiskedampere. Fiskedampere »Cuxhaven«, der ejedes af J. H. Mewes i Altona, er i Følge »Hamb. Fremdenblatt«, blevet solgt til et Rederi i Göteborg.

Skibet, der er bygget i 1891 i Rostock af Jern, maaler 155,34 Tons og er forsynet med en Maskine paa 250 H. K. Dets Hoveddimensioner er 31,79 × 6,30 × 3,21 Meter.

Der behøves yderligere Salg af endnu seks Fiskedampere. Grunden hertil man søges i, at Skibene nu skal klassificeres, og at allerede i Forvejen stærkt belastede Redere ikke vil bære Udgifterne herved, da disse vil beløbe sig til e. 15,000 Mk. pr. Skib.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Høndlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S. Møller og Jochumsen, Horsens.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, dukker her. — Alexandra, Nielsen, afg. Rodosto 3./4. til Algier. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 4./4. for Marseille. — Anglø Danø, Wiencke, afg. Bergen 5./4. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Reval 5./4. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 4./4. — Arkansas, Petersen, afg. New York 31./3. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Antwerpen 24./3. — Aurora, Fischer, ank. Catania 31./3. — Baron Stjernhald, Therkildsen, ank. London 4./4. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 31./3. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, laster her. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Lissabon 30./3. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 5./4. — Dagmar, Bogvad, ank. Messina 4./4. — Douro, Soberg, ank. hertil 3./4. — Florida, Andersen, ank. Aalborg 5./4. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 5./4. hertil. — Georgios I, Sørensen, pass. Holtenau 6./4. for Windau. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 1./4. til Kristianssand. — Hengest, Munk, ank. Libau 2./4. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Reval 29./3. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 5./4. — Kasan, Hanseu, ank. Libau 2./4. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 4./4. for Dunkerque. — Kentucky, Andersen, dukker her. — Kursk, Goumesen, ank. Antwerpen 3./4. — Leopold II, Rasmussen, ank. Windau 3./4. — Loire, Crainon, ank. hertil 4./4. — Louise, Kruse, ank. hertil

(Fortsættes Side 213.)

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 tilføjes Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

751. Lystønder udlagt. Kattegat. Lystønderne »Mosol-Grund«, »Hattier-Barn« og »Lillegrund N.« er atter udlagt paa Station.
752. Forestaaende Flytning af Lys- og Klokketønden »Lille-Grund N.«, Kattegat. Den 1ste Juni 1909 eller snarest mulig derefter flyttes Lys- og Klokketønden »Lille-Grund N.« 2 Kbl NNØ. hen. (Kort Nr. 117, 156, 160, 162 og 211. Danske Løds. Side 196. Fyr-Fort. Nr. 156. Som-Fort., Side 13).
753. Lystønder udlagt. Store-Bælt. Lystønderne »Halskov-Rev«, »Sprogø S.« og »Lindholm Grund V.« er atter udlagt paa Station.
754. Lystønder udlagt. Rødsand. Fløjetønde udlagt. Gjesder Havn. Øster-seen. Lystønderne Rødsand N. og Rødsand S. samt Fløjetønden Gjesder Havn er atter udlagt paa Station.
755. Klokketønde udlagt. Bøgestrøm. Østerseen. Bøgestrøm Klokketønde er atter udlagt paa Station.
756. Lodsfarvej atter udlagt. Bøgestrøm. Smaalands-Farvandet. Lodsfar-tojet i Bøgestrøm er atter udlagt paa Station.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

757. Fyr forandret Brandetid. Lerberget. Sundet. Sverrig. Lerberget Fyr brænder fremtidig kun, naar det gøres fonødent. (Kort Nr. 156, 181 og 210. Danske Løds. Side 250).
758. Forandring af Lystønder. Kalmarsund. Naar følgende Lystønder i Kal-marsund udlægges, er de forandret saaledes: Lystønderne ved Ø-Kanten af det N-lige Indløb til den uddybede Rende og ved Rendens Ø-Kant S. for Præstor ved Skansgrundet viser rødt Et-Blink hver 2 Sek. Lystønden ved Trådgrundsgrund, S. for Grimskar, viser To-Blink hver 6 Sek. (Kort Nr. 206).
759. Fyrskibet »Almagrundet« udlagt. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet »Almagrundet« atter udlagt paa Station.
760. Fyr tændt. Karasar. Papon Vig. Finske Bugt. Rusland. Midt paa Øen Karasar er tændt et Lydfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn $\frac{1}{10}$ Sek., Mørke $\frac{2}{10}$ Sek. Flammens Højde: 28 m. Synsvidde: 10 Sm. Det viser hvidt Lys fra

*) Reduktionstab for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Opleget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

Ramsdalgrund, Nordgrund, Fyrlampe, Tjelsund: Den nuværende Lysgrænse N. 48° Ø., fri N. om Sandtorv Fyrlampe, forskydes N. over til fri N. om Sandtorv-helt, med 3 m Vand.

Leikviksund Fyrlampe, Tjelsund: Den røde Vinkel udvides Ø. over til fri Ø.

om Bæltene ved Græsholmen. Strømen Fyrlampe skal vise: Grønt Lys over Rypklabben, hvor nu mørkt, rødt over Rypklubskjær, grønt fra fri Ø. om Bukskjær gennem V. til fri Ø. om Komagskjær, rødt over Sjøholmsskjær, som nu, grønt fra fri V. om Sjøholmgrund til Lysgræsen, i øvrigt hvidt.

Skagødden Fyrlampe, Vårda, der nu viser vekslende hvidt og rødt Lys, skal vise Lys med Formærkelser, hvidt fra Lysgræsen N. 69° V. gennem N. til fri N. om Renøskjær, grønt derfra til fri S. om Renøen, hvidt mellem denne og Hasselnes-grunden, derfra rødt over Vårdaen.

Bugnes Fyrlampe, Sydvaranger, Hjittes højere op i Fjeldet og Skærrumingeu forandres.

Katland Fyr viser hvidt fast Lys fra N. 84° V. til N. 16° V.

Følgende nye Fyr og Fyrlamper tændes:

Suløn Fyr, Frøien, skal vise Tre-Lyn hver 15 Sek. Lysvænen: 18 Sm. 63° 50' 55" N. Br. 8° 27' 35" Ø. Lgd.

Rosshorakken, Karmssund

59° 23' 30" N. Br. 5° 17' 30" Ø. Lgd.

Rosnundholmen, Skottefjord, S. for

Korsfjord

60° 2' 25" — 5° 4' 50" —

Kalvenes, Hjeltefjord

60° 26' 5" — 5° 1' 20" —

Rundø Fiskerbavn, Sundmor

62° 28' 45" — 5° 40' 5" —

Hoknes, Julsund, Romsdal

62° 49' 25" — 6° 58' 10" —

Smørholmen, Høstadviken

63° 0' 50" — 7° 17' 55" —

Hømlingsvær, Frøien

63° 45' 30" — 8° 25' 25" —

Sulenshavn, Sulen, 2 Ledefyr e.

63° 50' 50" — 8° 27' 50" —

Gimsan, Frøerne

64° 6' 55" — 9° 24' 35" —

Jærsholmen, Ellingraasa, Bjørøen,

Nandalen

64° 35' 0" — 10° 50' 20" —

Tronfles, Surjuslungerne, Vikten

64° 48' 35" — 10° 44' 20" —

Kvittingen, do.

64° 45' 20" — 10° 47' 0" —

Beardskjær, Sklinna

65° 12' 30" — 10° 59' 25" —

Haarholmslha, Sklinna

65° 12' 0" — 10° 59' 20" —

Mudvær, Vega

65° 34' 20" — 11° 41' 45" —

Nordholmen, Breunstenen, Vega

65° 37' 10" — 11° 24' 25" —

Jeterøen ved Breunstenen, Vega

65° 35' 10" — 11° 18' 30" —

Iværøen, Veangefjord, Helgeland

66° 37' 50" — 13° 16' 25" —

Gines, Sultenfjord

67° 14' 0" — 15° 17' 0" —

Tangødden, Saltenfjord

67° 8' 10" — 15° 27' 0" —

Reine, indre Havn, Loløten, e.

67° 56' 10" — 13° 4' 50" —

Roldmesholmen, Vaagsfjord, Senjen

68° 43' 25" — 16° 48' 0" —

Skogviknes, Skagesund, Tromsø

70° 0' 50" — 18° 46' 0" —

Dyrnes, do.

70° 4' 40" — 19° 3' 35" —

Skarbaren, Torsvaag, do.

70° 14' 30" — 19° 31' 0" —

Aunes, Kvamsøen, Finnmarken

70° 14' 30" — 21° 15' 0" —

Mylingen, Kalvo, Hammerfest

70° 45' 0" — 23° 41' 40" —

Lafjordnes, lige over for Skatoren,

Magresund, Hammerfest

70° 55' 0" — 25° 36' 30" —

(Kort Nr. 179).

778. Vrag, Borkum N. Tyskland. Den norske Damper »Pors« er sunket

i e. 21 m Vand, 20 Sm V. t. S. fra Fyrskibet »Norderney«. 53° 51' N. Br. 6°

41', Ø. Lgd.

778. Lystønde udlagt. Ems. Holland. I den forløb Uge af April 1909 om-

byttes den røde Vager E. E. i Becht van Watum med en rød Lystønde, mærket

»Robbenplate«, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 4 Sek., Lys 1 1/2

Sek., Mørke 2 1/2 Sek.

N. 30° V. til N. 20° V., rød Lys derfra gennem N. til N. 18° Ø. Hvidt. c. 16 m højt Fyrtårn. 59° 35' N. Br. 25° 37' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

761. Fyrskibet »Libau« udlagt. Fyrskibet »Libau« er efter udlagt paa Station.

762. Skydeøvelser. Pillan. Tyskland. Den 19de og 20de April afholdes fra Kl. 6 1/2 Km. til Kl. 6 Em. Skydeøvelser ved Pillan ud over Søen. Det er i den Tid færligt at komme Kysten mellem Neuhaus Udsigtstaarn og Herresholmene ved Pillan nærmere end 4000 m.

763. Stormsignal-Stationer. Stormsignal-Stationerne i Brusterort, ved Rixhöft og Marlenehe viser nu Stormvarsel-Signal om Natten med en rød Lanterne.

764. Fyrskibet »Adler-Grund« udlagt. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Adler-Grund« efter udlagt paa Station.

765. Forandring i Afmærkning. Svinemünde Bugt. Swine og Dievenow. Samtidig med Sommerfærveknitngen foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved Svinemünde:

Den røde og sorte Klokketunde, mærket »Svinemünde«, inddrages. Den røde Spiritonde A faar en epdyvent Kost over Diamant. Den hvide Spiritonde med N-lig Topbetegnelse uden for den gamle Dievenow Munding inddrages.

N. for Heringssdorf, mellem Langenberg og Streckelberg, Higger c. 2 Sm fra Kysten tre striebte Spidsstønder, mærket »Abgesteckte Seewelle«, de to yderste har rund Topbetegnelse. Der er 1 Sm Afstand mellem Tønderne. 1/3 Sm fra de yderste af disse tre Tønder og i Linie med dem Higger en rød Spidsstønde.

I gamle Swines Udøb i Vietziger See er de to røde Spiritønder E og F ind-draget, og en rød Spiritonde E, med Diamant, udlagt.

I Dievenow, mellem Wollin og Grosses Haff, er udlagt:

N. for Ganitz, en rød Spiritønde G, og en sort Spidsstønde 26.

Mellem Galgenberg og Paulsdorf Bucht, 6 røde Spiritønder H, I, K, L, M og N, de to sidste med Diamant, og 6 sorte Spidsstønder 27---32, den sidste med Ballon. Paa Wolliner Schaar 4 Bøjer O, P, Q og R, med rød Flag, og 4 sorte Spidsstønder 33---36, den første med Ballon.

En rød og sort Klokketunde »Dievenow« ved den indre Ende af den over Wolliner Schaar gravede Rende. (Kort Nr. 160).

766. Lystønder og Fyr i Orden. Fartvaadene til Stettin og Stralsund. Tyskland. Ildge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønderne B ved Leithohn, G og H i Stenpitzer Bucht, samt Ledelytterne i Gellen og Vierendelhutte efter i Orden.

767. Isbrydergebyr ophævet. Stettin. Ildge Telegram fra det danske Konsulat i Stettin opkræves Isbrydergebyr ikke længere.

768. Taagesignal. Warnemünde. Ved Dampfærgens Ankomst i Warnemünde gives Taagesignal med Staaltrængel og om Natten med Magnetmajs paa Middelmolen mellem de to Færgelejer.

769. Fyr forendres ikke. Helligenhafen. Helligenhafen gamle Fyr skal indtil videre brænde uforandret. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2454. Kjøbenhavn 1908).

770. Øvelser. Kieler Fjord. I den 1ste Halvdel af April 1909 afholdes Øvelser i Kieler Fjord. Pladsen begrænses mod Ø. og S. af Kysten mellem Jügersborg og Kortgen Brø, mod V. og N. af gamle Tønder med rød Flag, og er spærret for al Søfart. Fartøjer med gult Flag forude ligger ude; deres Anvisninger skal ubetinget følges.

771. Fyrskibet »Kalkgrund« udlagt. Flensborg Fjord. Ildge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Kalkgrund« efter udlagt paa Station.

II. Kattegat og Skagerrak.

772. Lystønde udlagt. Lille-Middeldgrund. Kattegat. Lystønden »Lille-Middeldgrund« er efter udlagt paa Station.

773. Lødsudrig nedlagt. Kalfø. Gøteborg Skærgaard. Sværriq. Lødsud-

rigget paa Kalfø er indtil videre nedlagt. Løds kan pr. Telegram tilkaldes fra Göteborg. (Dansk Løds Side 224).

774. Forestaaende Tænding af Fyrlamper. Norge. I 1909 tændes følgende

Fyrlamper:

Sundholmen ved Hornborgsund	58° 15' 30" N. Br.	8° 31' 0" Ø. Lgd.
Vassø, V. for Ny Hellestrand	58° 1' 45" —	7° 42' 20" —
Tanesskjær, V. for Ny Hellestrand.	58° 0' 40" —	7° 40' 30" —

(Kort Nr. 196).

775. Fyrlampe forandret. Kalholmen. Norge. I Kalholmen Fyrlampe er den røde Vinkel udvidet til S. 24° Ø. 1/5 Klø fri V. om 5 m Baaren.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

776. Bøje flyttes. Sandtorstrømmen. Norge. 1 Juli 1909 flyttes den V-ligste Bøje i Sandtorstrømmen 1 1/2 Klø SY. i V. hen til en nyhunden 5 m Grund.

777. Forestaaende Tænding og Forandring af Fyr og Fyrlamper. I 1909

forandres følgende Fyr og Fyrlamper saaledes:

Fladholmen Fyr skal vise hvidt Lys med Fornørkølsler over Havbaaren og Kølnesholmene, hvor der nu vises rødt, fast Lys.

Middagsnes Fyrlampe. Fænen. flyttes c. 56 m SO. hen, for at faa større Lysvinkel i Kadlakkesund.

Hiskan Fyrlampe: Den røde Vinkel mod SO. over Svarteskjær og Gangværskjær gøres grøn.

Romølnes Fyrlampe, Langenuen, der nu viser vekselende hvidt og rødt Lys, skal vise Lys med Fornørkølsler, hvidt i de nu belyste Vinkler, rødt imellem disse (hvor nu mørkt) og grønt fra Lysgrænsen S. 26° Ø. til fri V. om Baardslang.

Rautingekalven Fyrlampe skal vise rødt Lys fra den nuværende Lysgrænse N. 9° V., fri V. om Fiskholmhækken, til omtrent N. 5° V.

Holmengraa Fyr skal vise hvidt Hurrigblink og Breiflisa og Skallerne.

Ytre Storsund Fyrlampe skal flyttes længere ned paa Bratholmens Ø-Side og viser rødt Lys over Norholmen og grønt over Øndeskjæret og mod Steinsunden. Raud Fyr skal forandres til et Fyr med Fornørkølsler, og vise grønt Lys over Aralflisa og Middfjrdskjær (hvor nu mørkt), rødt Lys over Høgeskjær, Kvillingerne og Skarholmene og grønt over Senholmene.

Gransund Fyrlampe skal vise hvidt Lys i en Vinkel mellem Sauesundholmene og Torsholmen.

Knaaknes Fyr: Den røde Vinkel mod V. omflyttes med en Vinkel med hvidt Hurrigblink.

Katveholm Fyrlampe. Skatestrømmen, der nu viser vekselende hvidt og rødt Lys, skal vise Lys med Fornørkølsler, hvidt i Løbet mod Ø. og V., grønt over Hornøfla og Middflin, rødt fra fri N. om Hornøen gennem S. til fri N. om Skuten.

Risøen Fyrlampe, Skatstrømmen, der nu viser vekselende hvidt og rødt Lys, skal vise Lys med gruppe-Fornørkølsler, rødt over Skuden og rødt fra fri V. om Vennelsvikholmen og S. om Gangso til Lysgrænsen N. 12° V., i øvrigt hvidt.

Indre Hare Fyrlampe: I Forbindelse med Anbringelse af den nye Fyrlampe paa Høksnes, Julsund, skal Indre Hare Fyrlampe vise grønt Lys fra fri Ø. om Steinsnes i Julsund, gennem V. til fri N. om Skolten. Den nuværende røde Vinkel mod Bjørnsund gøres grøn.

Marfles Fyrlampe skal vise rødt Lys fra fri V. om Kiransholmene, gennem S. til fri N. om Knaakoen, hvidt mellem denne og Knaakøen og grønt over denne, hvor nu rødt, samt en hvid Vinkel mellem Kjerøen og Kaura og mellem Kjørpingen og Skihartøen.

Brenstønen Fyrlampe flyttes til Kaarhaalen paa Heimo.

Norstrandskjær Fyrlampe, Tjelsund: Den S-lige hvide Vinkel udvides V. over til fri Ø. om Falken. Det bemærkes, at Bæren Fyr nu skjærmes for Baarene ved Lødingen.

780. Lystønder atter udlagt. Zuiderees. De røde Lystønder Nr. 8 a i Omdraai og Nr. 5 (Oude Vlie) i Zuidostrak er atter udlagt.

781. Vragtønde inddraget. Fyrskibet »Haaks« VSV. Vragtønden, der ligger ved Vraget af »Nipponia«, 16 Sm SV. t. V. fra Fyrskibet »Haaks«, er inddraget. 52° 46' N. Br. 3° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2772. Kjøbenhavn 1908.)

782. Lys- og Fløjteønde ombyttes midlertidig. IJmuiden. Om kort Tid ombyttes Lys- og Fløjteønden »IJmuiden«, som har Undervandsklokke, midlertidig med en Lys- og Fløjteønde uden Undervandsklokke. 52° 28' N. Br. 4° 30' Ø. Lgd.

783. Forestaaende Forandring af Fyr. Scheveningen. I 1909 skal Scheveningen Fyr forandres til et hvidt Lynfyr, der hver 20 Sek. viser Fire-Lyn, hvert af 1/2 Sek. Varighed. Flammens Højde: 49 m. Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr, og der tændes paa samme Sted et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Fire-Blink hver 20 Sek., Blink 0 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 0 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 0 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 0 Sek., Mørke 2 Sek., Mørke 9 Sek., Flammeens Højde: 46,5 m. Synsviddelen: 18 Sm. 52° 6' N. Br. 4° 16' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

784. Forandring af Fyr. Fyrskibet »Maas«. I den anden Halvdel af April 1909 forandres Fyret paa Fyrskibet »Maas« til at vise vekslønde hvidt Tre-Blink og Et-Blink hver 30 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 3 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 3 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 8 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 8 Sek. (Kort Nr. 180.)

785. Fyr tændt. Wester Schalde. Omtrænt den 5te April 1909 tændes paa Baaken paa Ø-Kanten af Schorren van Saalfinge et rødt Fyr med To-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 14 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., 51° 21' 48" N. Br. 4° 13' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2397. Kjøbenhavn 1908.)

786. Fyr tændt. Antwerpen. Schalde. Belgien. Paa Schelde venstre Bred, oven for Antwerpen Haven, er tændt et Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 1/10 Sek., Mørke 2 1/10 Sek. Flammens Højde: 6,5 m. Lyset er hvidt fra den venstre Bred og ad Floden til N. 65° Ø., rødt fra N. 65° Ø. til lidt ovenfor den nedre, hvide Vinkel fra »Anvers-Tamise« Dampernes Anlægsplads til tværs af Fyret.

787. Midlertidige Ledefyr tændt. Commissioners Harbour. Hartlepool. England. I Commissioners Harbour er tændt to røde, faste Ledefyr. Forfyrret er anbragt i Tuaruet paa East Ferry Pierhoved. 54° 4' N. Br. 1° 10' V. Lgd. Bagfyret paa Kul-Pierene paa N-Siden af Indløbet til Victoria Dokker. 1., Kbl N. 28° V. for Forfyret. Holdt overet i N. 28° V. leder de fra Søen ind i Commissioners Harbour til halv ind i Inner Channel.

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

788. Forandring i Afmærkning. Havre. Frankrig. Det grønne, faste, midlertidige Fyr paa den gamle S.-Moles Hoved i Havre er slukket. Den røde Lystønde, der viser grønt Lys, ved Yderenden af den gamle S.-Mole, er flyttet 120 m N. 66° Ø. hen, til 49° 29' 5" N. Br. 0° 6' 25" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1773. Kjøbenhavn 1908.)

789. Fyrs Lysvinkel. Cahotte. Trouville. Cahotte Fyr lyser stærkest over 16° paa hver Side af N. 30° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 678. Kjøbenhavn 1909.)

790. Fortøjtønde udlagt. Portland Harbour. I Portland Harbour er udlagt en Fortøjtønde Nr. 6, c. 2 Kbl N. 36° V. fra Skorstenen paa Kul-Pieren. 50° 34' N. Br. 2° 26' V. Lgd.

791. Klokketønder udlægges. English Grounds. Bristol Channel. Omtrænt den 27. April 1909 ombyttes North Elbow Tønde med en rød Klokketønde med Bullon. 51° 26' N. Br. 2° 57' V. Lgd. NW. Elbow Tønde ombyttes med en sort Klokketønde. 51° 26' N. Br. 3° 0' V. Lgd.

mens Højde: 9 m. Rødt Fyrhus paa Pele i 3 m Vand. Fyret vises midlertidig fra en Pæl. 29° 45' 27" N. Br. 99° 53' 43" V. Lgd.

808. Fyr atter tændt. Blanquilla Reef. Vera Cruz. Mexiko. Blanquilla Reef reede Gruppe-Blinkfyr er atter tændt. 19° 13' N. Br. 96° 6' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2233. Kjøbenhavn 1908.)

809. Fyr midlertidig forandret. Allen Point. Ascension Bay. Yucatan. Allen Point hvide Fyr med Formærkelser vises midlertidig hvidt, fast Lys. 19° 47' N. Br. 87° 29' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

810. Forandring i Afmærkning. Rio Grande do Sul. Brasilien. Et nyt Løb er aabnet over Rio Grande do Sul Barre. Lys- og Klokketønden uden for Indløbet er flyttet og ligger nu uden for Indløbet, 4,5 Sm S. 4° V. fra Fyret, som ligger paa 32° 7' S. Br. 52° 4' V. Lgd. En rød Spidstønde ligger 3,5 Sm S. 5° V. fra Fyret. En rød Spidstønde ligger 3,5 Sm S. 5° V. fra Fyret. En sort Stumpønde ligger 3,5 Sm S. 9° V. fra Fyret.

811. Vandstandsmaalere borttaget. Colonia. Rio de la Plata. Uruguay. I Nærheden af Colonia er de to Vandstandsmaalere, hvorfra vises hvidt, fast Fyr, borttaget. Den ene stod 13 1/2 Kbl S. 67° Ø. fra Midten af Pipas Rock, 34° 28' S. Br. 57° 40' V. Lgd., den anden 9 Sm S. 57° Ø. fra Farallon Fyr. 34° 33' S. Br. 57° 46' V. Lgd.

812. Anvisning for Skibbrudne. Ilandet og omliggende Øer. Argentina. Gouvernøren paa Ilandet har meddelt, at der kun findes 100 Indvaanere paa Ilandet og omliggende Øer. De er ikke blot ufurlige for Skibbrudne, men kan endog paa forskellig Maade være dem til Nytte.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

813. Tønde udlagt. Menton. Frankrig. En hvid Varpetønde er i 6 m Vand udlagt ved Indløbet til Menton Haven, 150 m NV. for Molehovedet. 43° 46' 30" N. Br. 7° 30' 36" Ø. Lgd.

814. Forandring af Fyr. Genova. Italien. Det hvide Blinkfyr paa Hovedet af Molen Gianno i Genova Haven skal forandres til et grønt Blinkfyr. Under Arbejdet ombyttes Fyret med et midlertidigt hvidt, elektrisk Fyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink 3 Sek., Mørke 2 Sek.

815. Fyr i Orden. Cepo Murro di Porco. Sicilien. Fyret Capo Murro di Porco er atter i Orden og viser hvidt Et-Blink hver 30 Sek.

816. Fyrs Lysevne. Catania. Sicilien Ø.-Kyst. Fyret paa Punta Sciana Biscari, ved Catania, har en Lysevne af 11 Sm og kan let forveksles med Lys i Byen.

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

817. Uddybning. Aden Harbour. Gulf of Aden. I Aden Harbour foretages Uddybning, hvorfor man ikke maa stole paa, at Tønderne er paa Plads. Uddybningsmaskinerne viser to sorte Skiver eller to hvide Lanterne paa den Side, hvor de skal passereres, og en sort Skive eller en hvid Lanterne paa den modsatte Side.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

818. Baake opført. Riouw Red. Riouw Arkipel. En sort Baake med Kurv er opført paa Riouw Red, paa 0° 56' 6" N. Br. 104° 25' 48" Ø. Lgd.

792. Tønde udlagt, Barent Isles, Kyles of Bule, Skotland V.-Kyst. En sort Stumpionde er udlagt i det N.-lige Løb gennem Barent Isles paa dea ødelagte Bankes Plads, 20 m S. 22° Ø. fra Fyrbakken S. for Løisfj. Island. 53° 53', N. Br. 3° 10', V. Lgd.

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

793. Tønde midlertidig forandret, Saint Nazaire Red, Loire, Frankrig. Den røde Spidstønde med Kegel paa V.-kant af Grundene ved Mindin paa Saint Nazaire Red, er midlertidig ombyttet med en rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys. Lysøveren: 2½ Sm. 47° 16' 10" N. Br. 2° 11' 16" V. Lgd.

794. Vrag, Saint Gilles sur Vie. Vraget af Farvejlet »Saver du Monde« ligger sunket 3 Sm SV. for Saint Gilles sur Vie Havn. Rejsningen flyder ved Vraget og er farlig for Skibsarten.

795. Forandring i Almærkning, Gironda. I Passe Nord er følgende Forandringer i Almærkningen foretaget.

Fyret paa den røde Lystønde Nord des Matles du Grand Banc, der viser grønt, fast Lys, er forstærket. Flammens Højde: 7, m. Lysøveren: 7 Sm. 45° 42' 32" N. Br. 1° 19' 49" V. Lgd.

Fyret paa den sorte Lystønde NO. du Demi Banc, der viser rødt, fast Lys, er forstærket. Flammens Højde: 7, m. Lysøveren: 8½ Sm. 45° 43' 23" N. Br. 1° 18' 50" V. Lgd.

Fyret paa den sorte Lystønde SO. du Demi Banc, der viser hvidt, fast Lys, er forstærket. Flammens Højde: 7, m. Lysøveren: 13 Sm. 45° 42' 16" N. Br. 1° 17' 41" V. Lgd.

796. Forandring i Almærkning, Rio del Rey og Kamerun Flod, Kamerun, Afrika. Uden for Indløbet til Rio del Rey er i 15 m Vand udlagt en Fløjstønde, 17½ Sm. N. 37° V. fra Kap Dehndsehn Fyr. 4° 15' 48" N. Br. 8° 43' 30" Ø. Lgd. Den tidligere Andvingsstønde er flyttet til 4° 20' 0" N. Br. 8° 43' 48" Ø. Lgd., og Tønde i til 4° 25' 36" N. Br. 8° 44' 6" Ø. Lgd.

I Kamerun Flod er Fløjstønden flyttet og ligger nu i 14 m Vand, paa 3° 44' 0" N. Br. 9° 23' 18" Ø. Lgd. Paa Fløjstøndens tidligere Plads er udlagt en sort og rød Baaketønde med to Balloner. Tønde A er flyttet ¼ Sm NNW. hen og ligger paa 3° 49' 36" N. Br. 9° 26' 0" Ø. Lgd.

797. Vrag, Galloridia Rif, Tysk SV-Afrika. Paa Galloridia Rif ved Pynt Holtentot ligger Vraget af et stort Dampskib. En Del af Skroget, Skorstøjen og en Mast er over Vandet. Pynt Holtentot: 26° 7' S. Br. 14° 57' Ø. Lgd.

798. Forandringer paa Saint Pierre Red, Saint Pierre et Miquelon. Ie aux Moines er forhandlet med Hovellunder ved en for Slendaming, Bakkon paa N.-Kysten i Anse Redrigue, 740 m N. 12° V. fra Fyret paa Pointe au Canon, er forsvundet. Førløjtønden lige over for Cale Clement er sunket. Kantten af Grundten Barrehois er almærket med Vagere. Pointe au Canon: 46° 46' 42" N. Br. 56° 10' 13" V. Lgd.

799. Almærkning, St. Andrews, Passamaquoddy Bay, Bay of Fundy, New Brunswick S.-Kyst. Almærkningen i Nørheden af St. Andrews er nu saaledes, og ikke som angivet i Admiralty Kort Nr. 1743:

I Adgangen fra S. og Ø.:

En rød og hvid Stumpionde i 10 m Vand, 4½ Kbl S. 6° Ø. fra Navy Island Sø-Ende. En sort Spirtønde i 3 m Vand, paa Spidsen af Navy Island SE. Bar. 2½ Kbl S. 54' Ø. fra Gens SO-Ende. Den sorte Stumpionde ud for Navy Island East Bar ligger i 11 m Vand, 2 Kbl S. 54' Ø. fra Fyret paa Navy Island Ø.-Pynt. Fyret paa Navy Island East Bar hedder Navy Bar Fyr og staa ½ Kbl N. for den i Korlet angivne Plads. En sort Stumpionde i 2 m Vand, 3½ Kbl S. 37° Ø. fra St. Andrews Fyr. En sort Spirtønde i 2 m Vand, paa Enden af Sanddæmningen, som fra Navy Island strækker sig NØ. ud over mod St. Andrews Fyr. ¼ Kbl S. 67° V. fra Fyret. En sort Spirtønde i 1½ m Vand, paa Middle Ground N.-Kande, 1½ Kbl N. 66° V. fra St. Andrews Fyr.

I Adgangen fra N. og Ø.:

En rød Spirtønde paa Tongue Shoal Ø.-Ende, 1 Kbl S. 40° Ø. fra Tongue Shoal Fyr. Fyret paa Tongue Shoal hedder Tongue Shoal Fyr, og staa ½ Kbl S. 89° Ø. fra den i Korlet angivne Plads. En rød Spirtønde paa S.-Enden af Motts Bar, 6½ Kbl N. 87° V. fra Tongue Shoal Fyr. En rød Spirtønde paa S.-Enden af Grundten S. for St. Andrews Fyr, 1 Kbl S. 7° Ø. fra Fyret. Ved St. Andrews Fyr strækker et Vært ½ Kbl S. 90° V. ud til Yderenden af Barren, som falder tør.

I Adgangen fra V.:

En rød Spirtønde S. for Niger Reef, ½ Kbl S. 75° V. fra Baaken, som staa ½ Kbl S. 74° Ø. fra den i Korlet angivne Plads og hedder Niger Reef Baake og har en Tønde paa Toppen. Baaken paa S.-Siden af West Gut, 3 Kbl N. 43° Ø. fra Niger Reef Baake, hedder West Gut Baake og har en Trekant paa Toppen. En sort Spirtønde paa Kanten af Grundten, som falder tør. N. for West Gut, lige over for Baaken og ½ Kbl N. 130° Ø. fra den.

800. Klippe rapporteret, Fisherman Island Passage, Booth Bay, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. En 4½ m Klippe er rapporteret at ligge i det V.-lige Indløb til Fisherman Island Passage, ½ Sm N. 77½° V. fra Ram Island Fyr. 45° 48' 21" N. Br. 69° 36' 40" V. Lgd.

801. Vrag almærket, Pollock Rip Shoal, Nantucket Sound, Massachusetts. Damperen »Horatio Halle« ligger sunket i 7 m Vand i Pollock Rip Shoal. Master og Skorstøjen staa, og Dækket er i Vandskorpen. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt i 10 m Vand, ¼ Kbl SV. for Vraget, fra Nantucket Fyr i N. 33° Ø., og fra Mononoy Fyr i S. 83½° Ø.

802. Lystønde udlagt til Forsøg, Robbins Reef, New York Upper Bay, New York. En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Kormarkeler, er til Forsøg udlagt 30 m V. for Robbins Reef Klokketønde. 40° 39' 15" N. Br. 74° 3' 50" V. Lgd.

803. Baake borttages, Baake opføres, Broadkill River, Delaware Bay. Ontrent den 15. April 1909 borttages den hvide Baake paa Kysten lige over for det gamle Indløb til Broadkill River. Samtidig opføres en hvid Baake, bestaaende af en Pæl med rund Skive, 8 m over Vandet, paa Yderenden af Dæmningen paa N.-Siden af den gravede Kende i det nye Indløb til Floden, 4½ Sm S. 88° V. fra Harbor of Rehinge Fyr.

804. Tønde udlagt, Great Wisconsin River, Chesapeake By, Virginia. En Spidsstønde Fleet Point Tønde Nr. 2 er i 5½ m Vand udlagt paa Yderkanten af Grundten ud for Fleet Point, fra Pynten i S. 31° V., og fra Great Wisconsin River Fyr i N. 76° V.

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

805. Fyr tændt, Pass Manchac Barre, Lake Pontchartrain, Louisiana, Forenede Stater i Nord-Amerika. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Ø.-Siden af Indløbet til det Ø.-lige Løb i Pass Manchac, fra Tanginphon River Fyr i S. 49½° V., og fra Pass Manchac Fyr i N. 40½° Ø. Flammens Højde: 6 m. Hvid Baake, der staa i 2 m Vand, 30° 18' 36" N. Br. 90° 17' 7" V. Lgd. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Ø.-Siden af Indløbet til det S.-lige Løb i Pass Manchac, fra Tanginphon River Fyr i S. 39½° V., og fra Pass Manchac Fyr i S. 33½° V. Flammens Højde: 6 m. Rød Baake, der staa i 2 m Vand, 30° 16' 50" N. Br. 90° 18' 29" V. Lgd.

806. Fyr tændt, Sabine Pass, Louisiana. Et rødt, fast Fyr skal tændes paa N.-Siden af Løbet i Sabine Pass, lige over for Sabine Pass By, fra Sabine Pass Fyr i N. 52½° V. og fra Point Hunt V.-kant i S. 28½° Ø. Flammens Højde: 9 m. Rødt Fyrhus paa Pæle i 3 m Vand. Fyret vises midlertidig fra en Pæl, 29° 44' 25" N. Br. 90° 53' 3" V. Lgd.

807. Fyr tændes, Port Arthur Canal, Sabine Pass, Texas. Den 15. April 1909 tændes et rødt, fast Fyr paa NØ.-Siden af Indløbet til Port Arthur Canal, fra Sabine Pass Fyr i N. 44° V., og fra Blue Buck Point V.-kant i S. 14½° Ø. Flammens Højde: 9 m.

- 819. Advarsel.** Tungsha Channel. Yang Tse Kiang. China. Forholdene i Tungsha Channel, N. for Fyrskibet, kendes ikke, og Lobet bør derfor indtil videre ikke benyttes. Fyrskibet: 31° 8' N. Br. 121° 59' Ø. Lgd.
- 820. Fyr tændt.** Taagsignal oprettet. Cheki To. Shoan Øerne. Korea S.-Kyst. Paa SØ-Kuden af Cheki-To er tændt et hvidt Blinkfy, der hver 20 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 9,5 m. Synsviddens: 24 Sm. Det lyser fra N. 17° Ø. gennem Ø. S. og V. til N. 73° V. Hvidt, 8 m. højt Fyrtaarn. Taagsignal gives med en Signale, der hver 44 Sek. giver Et-Stød. Stød 4 Sek., Pause 40 Sek. 34° 5' 55" N. Br. 126° 36' 13" Ø. Lgd.
- 821. Vrag afmærket.** Bako Ko (Makung Harbour). Hoko (Pescadores) Island. Japan. Paa Vraget af Krigsskibet "Matsushima", som ligger sunket i Indløbet til Bako Ko, er Masten og Skorstenen odelagt i en Storm og ikke længere over Vandet. En grøn, sylindrisk Tønde er derfor udlagt ved Vraget. 23° 38' 2" N. Br. 119° 33' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1810. Kjøbenhavn 1908).
- 822. Vrag borttaget.** Tansui Ko. Taiwan N.-Kyst. Vraget af Damperen "Chidori", som ligger sunket i Indløbet til Tansui Ko, er borttaget. 25° 38' N. Br. 121° 23' 48" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1446. Kjøbenhavn 1908).
- 823. Fyr tændt.** Atsuta Ko. Honsu S.-Kyst. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Pieren ved Assuta Ko. Flammens Højde: 8,5 m. Synsviddens: 2 Sm. Hvidt, 7 m. højt Fyrpæl. 35° 5' 20" N. Br. 136° 53' 3" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Nbetyder: Nyt Kort eller ny bog; R: rettet, ny Udgave; †: anuleret; ††: Tillæg.

Kort eller
b. s. N.

England:

Supplement 1909, relating to Sailing Directions for The West coast of Scotland, fifth edition. 1902. Corrected to 9th February 1909. Pris: 9 pence.

5./4. — Louisiana. Ørsted, afg. Kristiania 31./3. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Havre 4./4. til Tunis. — Moskø, Jon Jensen, ank. Antwerpen 30./3. — Nico aili, Klausen Kaas, pass. Dartmoph 4./4. for New York. — Nordjylland. Jacobsen, ank. hertil 5./4. — O. B. Søhr, Frisette, ank. Livorno 24./3. — Omisk, Harder, pass. Holtenau 5./4. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 27./3. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Filadelfia 4./4. til Baltimore. — Perm, Christensen, pass. Brunshüttel 4./4. for London. — Pregel, Iversen, ank. Reval 26./3. — Saga, Wiberg, ank. Pillau 2./4. — Seine, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 19./3. til Kristiania. — Tyr, Thanning, ank. hertil 4./4. — United States, Wulf, ank. hertil 30./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosario 30./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Castalon 13./3. til Gloucester. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Novorossisk 25./3. til Svendborg. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. San Nicolas 27./3. til Rotterdam. — Helmer March, Thorsø, afg. Fowey 25./3. til New York. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Cardiff 2./4. til Syracuse. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. South Shields 21./3. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 3./4. til Ingramsport. — Alexander, Shukoff, Brandt, ank. Swinemünde 5./4. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 5./4. til Grangemouth. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Newcastle 5./4. til Neufahrwasser. — Newa, Dahl, afg. South Shields 2./4. til Genua.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Blyth 2./4. til Torre del Mar. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Dordrecht 3./4. — Nautik, N. Nielsen, ank. Newport 4./4. — Nexos, Basse, afg. Gaudia 29./3. til Dunkerque. — Nordsoen, Gram, ank. Königsberg 30./3. — Gerda, Thøgersen, afg. Heysham 30./3. til Genua. — Ellen, Hansen, pass. Sagres 3./4. til Genua. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 1./4. til Reval. — Cito, Jepsen, pass. Gibraltar 4./4. til Hamburg. — Napoli, Brinch, ank. Swansea 2./4. — Bodil, Uldall, ank. Esbjerg 4./4. — Dagmur, Mathiesen, afg. Esbjerg 4./4. til Grimsby. — Norma, Schiff, ank. Kjøbenhavn 4./4. — Alfa, Sørensen, afg. Königsberg 31./3. til Boness. — Inger, Larsen, pass. Gibraltar 31./3. til London. — Johanne, Mikkelsen, ank. Libau 4./4. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Esbjerg 2./4. til Alcoa. — Laura, Pedersen, pass. Skagen 4./4. til Königsberg.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Cannes 3./4. — Helga, Vaaben-Hausen, afg. Wearmouth 28./3. — Martha, Christensen, ank. Roneby 4./4. — Elna, Ratje, afg. Oran 30./3. — Therese, Pedersen, afg. Burntisland 29./3. — Simone, Møller, afg. Tise Dock 1./4. — Jeanne, Løffer, ank. Blyth 1./4. — Vera, Riso, ank. Barry Dock 2./4. — Daisy, Lagesen, ank. Aguilas 1./4.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Montrose 2./4. — J. N. Madvig, Halm, afg. Libau 1./4. til Rotterdam. — Hamlet, Jørgensen, afg. Libau 1./4. til Rotterdam. — Helge, Olsen, ank. Libau 29./3. — Rolf, Reese, ank. Libau 29./3. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Königsberg 30./3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 2./4. til Helsingør. London, Bom, afg. Kjøbenhavn 3./4. til Tyne Dock. — Paris, Tholander, afg. Windau 1./4. til London. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 30./3. til Marseille.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Port Talbot 2./4. til Sierre Leone. — Wien, Boeck-Hansen, ank. St. Vincent 1./4. — Roma, v. Thun, ank. Madeira 27./3.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Dunkerque 3./4. — Alexy, Lorentzen, ank. Königsberg 3./4. — Dagny, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 5./4. — Mary, Clausen, afg. Middlesbro 4./4. til Mahon.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Aarhus 3./4. til Methil. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Libau 2./4. — Fredensborg, Fischer, afg. Kjøbenhavn 3./4. til Methil. — Stjerneborg, Lund, ank. Königsberg 31./3. — Rosenborg, Sørensen, afg. Newcastle 1./4. til Königsberg. — Uranienborg, Schmidt, ank. Reval 2./4.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Winther, ank. Ghent 5./4. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 5./4. — Tuborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 3./4. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Windau 4./4. — Vordingborg, Petersen, ank. Windau 2./4.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. Libau 29./3. — Jøgersborg, Larsen, ank. Barry 4./4. — Tuarnborg, Matzen, ank. Libau 3./4.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Dunkerque 5./4.

Skibs-

Provlanteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houllberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Flag og Vimpler

„Flagkammeret“

3 Rosengården 3.

Nogle Priser: 6 Al. 10 Kr., 5 Al. 7 Kr., 4 Al. 4 Kr. 65 Ø., 3 1/2 Al. 3 Kr. 65 Ø.; 3 Al. 2 Kr. 75 Ø., 2 Al. 1 Kr. 35 Ø.

Vimpler 35 Øre pr. Alen.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

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

Al Slags Proviant og Skibstornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Jens Grønløff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Tigr.: „Hansencor“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsglövföreningen.

Garantierar reel behandling och fern expedition

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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.: „Vallholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Eftert.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

AXEL LUND

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Husk

Petersen-Faxe's
Hørreekvipering
Kjøbenhavn.

Skib til Salg.

Galease Anna af Aarhus, saa god som ny, dr. 19,92, Brutto 14,58 Netto Register Tons, laster 38 Tons dv., er paa Grund af Ejerens Svagelighed billig til Salg. Henvendelse til Skipper O. Jensen, Aagade 10, Aarhus.

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. Blikkenalager. 38262

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvørk.

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.

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.

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.

Kjøbenhavns

Navigationsskole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af Sct. Annæ Plads

Telf.: Palæ 213 x.

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

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.

Palle Sørensen Eftf. Uhr-, Kronometer- og Instrumentmager. — Sølvtorvet 4. Telefon Øbro 1518 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.

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.

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 Baadenees Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 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.

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.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

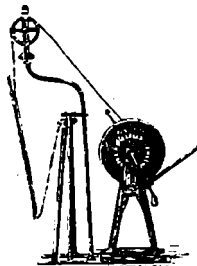
Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 187.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette at igangssette, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.



Wigzell's Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 53.

Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincohn“. Telefon 3283.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon
f 8901.
l 6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Onsdag den 14. April 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

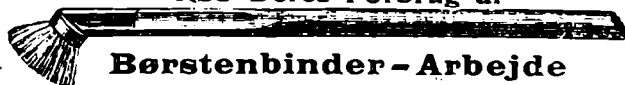
Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amlante.



Skibsartikler af enhver Art.

Køb Deres Forbrug af



Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
 Levanger — 7.00
 Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
 til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.

Vesterbrogade 54. Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henherende.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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 Statsbanerne • • Telefon 5601.
-------------------------------	--	---	--

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

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
 og
Narva (Hungerburg)
 (Rusland)
 Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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

Skibshypothekbanken
 Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
 Telef. 9052
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.
 Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.
And. O. Bendtsen, Importforretning
 Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
 Skibsprovianteering: 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 Kalkbrønderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

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

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 Skruæksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Damppumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkøberspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Krømper & 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

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.

Kellock's Salg.

Laveste Salgspris £ 150,000 for hver.

Efter Begøring af Pant-havere lader d'Hr. Kellock bortsælge ved Auktion, som afholdes d. 11. Maj 1909 Kl. 2.30 Em. i „The Baltic Exchange“, London (hvis der ikke forinden ved privat Underhandling er disponeret over dem) de ny Turbine Passager-Dampere

„Heliopolis“ og „Cairo“

bygget paa Clyde til Lloyds højeste Klasse paa Fairfields S. B. & Eng. Co. Ltd. Forsynet med Parsons Treskrue-Turbiner. 8 Cyl. Kedler med Howdens kunstige Træk. Ved Prøvefarten opnaaedes 20,6 Knob. Luksuriøs Udstyrelse for 709 første Klases- og 281 anden Klases Passagerer. Tre Dæk foruden tre Promenadedæk. Vand-Ballast. Indretning for traadløs Telegrafering. Komplet Installation af elektrisk Lys. Køle-Anlæg etc. Ventilret og opvarmet over det hele efter Thermotank Systemet. Dimensioner: Største Længde 645 Fod. 525,8 Fod m. Perpd. × 60,3 Fod × 38 Fod. Uden Garanti for Enkeltbederne.

Begge Dampene ligger i Marseilles. Man henvender sig angaaende Salgsbetingelser og nærmere Oplysninger til Skibsmæglerne C. W. Kellock & Co. 27 St. Mary Axe. London. E. C. Telegram-Adresse: Kellocks London.

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.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsværfters-Forretning.
Faxen Ladeplads
Telf. Nr. 3.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klases Kod anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 466 & 500.

Fabrik's Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde.

Enetorhandling for Danmark:
BERG & LARSEN.
Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr.: **Berglarsen.**
KJØBENHAVN.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsværftersforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov. Telf. 112

Jacob Holm,

Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsværftersforretning.

W. Coops Skibshandel

Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

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

Helge Stabell,

Skibssingeniør.
Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning
Hobrogade 10, I.
Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Kjøbenhavn, den 14. April 1909.

Mæglerfirmaet Nic. Heimbürger i St. Petersborg har tilstillet os Kopi af en Plan over Passagen gennem Nicolai Broen. Planen kan være af Interesse for Redere, Mæglere og Købmænd, der befragter Tonnage for Lastning ovenfor Broerne i St. Petersborg, og faas gratis tilsendt ved Henvendelse til nævnte Firma.

Med Hensyn til Genaabningen af Skibsfarten paa St. Petersborg meddeler Hr. Heimbürger, at Isen denne Vinter næppe har naaet den sædvanlige Tykkelse, saa man tør haabe paa Genaabning af Skibsfarten omkring d. 1. Maj. Der forekommer endnu enkelte Tilfælde af Kolera i St. Petersborg; men da Autoriteterne er paa deres Post overfor Sygdommen, er der næppe Grund til at befrygte nogen alvorligere Epidemi. Erfaringen fra sidste Sommer viser, at Faren for Skibsbesætningerne ikke er stor, naar der iagttages den Forsigtighed kun at nyde Vand, Mælk og Frugt i kogt Tilstand.

Mæglerfirmaet Hans Smith, Kronstadt, skriver til os d. 5. April: Paa Grund af det i den sidste Tid herskende Tøvejr, der nu og da ogsaa har været ledsaget af Regn, og da videre Frostvejr næppe kan ventes mere, tror jeg, at Kronstadt og St. Petersborg vil være tilgængelig i Begyndelsen af Maj. Da Paaskefesten i Aar indtræffer meget tidligt, antages samme ikke at faa nogen uheldig Indflydelse paa Arbejdsforholdene ved Navigationens Begyndelse.

Fra Mæglerfirmaet A. Vellheim, Lovisa (Finland) har vi modtaget følgende: Ved nærværende til-lader jeg mig at meddele Dem, at Skibsfarten ventes aabnet her den 5te à 10de i næste Maaned. Dette forudsat at ingen Forandring indtræder i det nuværende milde Vejr.

Vi har modtaget følgende:

Postforbindelsen med Bornholm. Det er nu over 40 Aar siden at Dampskibsselskabet af 1866 med Hjemsted i Rønne overtog Førelsen af Posten imellem Bornholm og Kjøbenhavn. Selskabet begyndte i 1866 med det lille Dampskib »Skandia«, der besørgede Ruten alene indtil 1874, da den noget større Damp-er »Heimdals« blev anskaffet. Udviklingen tog imidlertid fart, og senere har Selskabet anskaffet fire ny Skibe, større og større, nemlig »Thor« i 1886, »Bornholm« 1899, »Skandia« 1905 og nu senest »Ørnen«. Denne Baad er endnu ikke afleveret fra Værftet, men sidst i denne Maaned vil den være færdig til Prøvetur, og Skibet skal saa straks i fart. Den daglige Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Rønne udføres nu af store, komfortable Baade, og det maa siges, at Bestyrelsen af Dampskibsselskabet, med Konsul Lyngberg som Formand, har forstaaet at følge med Tiden og opfylde ethvert berettiget Krav saavel fra Postvæsnets som Befolkningens Side.

Vi har modtaget følgende:

Esbjerg Havnelov vil sikkert nok i denne Rigsdagssamling naa sin endelige Losning, da nemlig en Del af Havneanlægget, den ny Fiskerihavn, er en fra alle Sider anerkendt paatrængende Foranstaltning. Da der imidlertid i den senere Tid er sket Henvendelser til Rigsdagen fra forskellige Selskaber gaende ud paa en Flytning af Lededæmningen og Tilvejebringelse af mere Svajepads, synes det som om Landstingets Udvalg endnu staar tvivlende i saa Henseende. At Havneloven skal

strande paa omlatte Henvendelser er dog vist ikke sandsynligt; thi dersom Forholdene ved en forøget Trafik skulde kræve mere Svajepads i den nuværende Forhavn, kan en saadan jo fremskaffes ved at Fortøjningspælene faar en ændret Plads, og Sandbanken ved Foden af Lededæmningen opmudres. Der er nu tre Muddermaskiner stationeret ved Esbjerg Havn, saa en af disse kan maaske udnyttles i saa Henseende. For Eksportbaadene (D. F. D. S.) er der i øvrigt for Tiden tilhørlig Svajepads.

Esbjerg Havnelov har Krav paa en snarlig Losning; thi Trafikken øges for hvert Aar. Eksportmassen er saaledes blevet tre Gange større siden 1892 og Importmassen fem Gange større end i nævnte Aar.

Hvad der meget forøger Esbjerg Havns Brugbarhed er, at den næppe nogensinde vil fryse til; endog i de strænge Vintre 1881 og 1893, da Landets fleste andre Havne var utilgængelige for Is, kunde Esbjerg Havn besejles.

Merkantil.

Bro eller Tunnel ved Masnedø. Vi har modtaget en lille Pjece, undertegnet »Max«, der behandler ovennævnte Spørgsmaal. Forfatteren gør gældende, at de fleste Mennesker — her til Lands — har en vis Aversion mod at køre gennem en Tunnel og foretrækker en Bro, hvorfra der haves fri Udsigt og frisk Luft, idet de har en Følelse af, at der kan ske noget i Tunnelen, hvorimod de trygt kører over en Bro. Hvor fejlagtig denne Opfattelse er, paavises ved en Række Eksempler. Alene i Tiaaret 1878—1887 styrtede ialt 251 Gitterbroer sammen i Amerika. Broen over Birs ved Mönchenstein styrtede ned i 1891, fordi den var for svagt beregnet, og den var endda konstrueret og bygget af det verdenskjendte Firma G. Eiffel & Co. i Paris. Den store Ruhrbro ved Hohensüburg styrtede ned, fordi Pillerne under-skylledes ved Højvande. Man tænke sig, at Strømmen i Storstrømmen virkelig, som nævnt i det foreliggende Lovforslag, kan opnaa en Hastighed af 8 Fod i Sekundet, saa har man jo med Strømforhold at gøre aldeles som paa Rhinens og dens Bifloder.

En Gitterbro ved Praunheim styrtede sammen i 1892, fordi Materialet ikke var paalideligt, og paa Grund af Konstruktionsfejl. Den kæmpestore Tay-bridge ved Dundee i Skotland, som væltede i næsten hele sin Længde, havde Konstruktionsfejl. The high bridge over Mississippi, bygget i 1887, faldt ned i 1904, rimeligvis paa Grund af Vindstød.

Ved at fremdrage disse mange Broulykker er det ikke Forfatterens Mening at paastaa, at den foreslaaede Bro er for svagt konstrueret, eller at den har andre Fejl; men han vil fremhæve, at en vel udført Tunnel er mange Gange sikrere end en Bro. Den er fri for alt Maskineri, som ved en Svingbro kan komme i Uorden eller svigte i det afgørende Øjeblik og derved afstedkomme de frygteligste Ulykker.

Gør blot Væggene tykke og stærke nok, og Tunnelen holder saa at sige evigt. Lægges Tunnelen under Storstrømmen, skal dens Bund antagelig være c. 35 Meter under daglig Vande og dens Længde vil blive c. 6,000 Meter. Den vil da komme til at koste fra 6 Millioner til 7,200,000 Kroner, og bliver altsaa billigere end en Bro. Skulde en Forundersøgelse af Kridtlagene under Havbunden opvise stærkt vandførende Lag, saa kan ganske vist Tunnelen blive en Del dyrere end en Bro; men derfor er Teknikens Hjælpemidler ingenlunde udtømt.

Den i »Ingeniøren« af »Nemo« foreslaaede Bygningsmaade af en Tunnel under Store Bælt kan, under en lidt modificeret Form, bringes i Anvendelse her ved Masnedø. Tunnelen vil, efter den for Store Bælt anslaaede Methode, kun komme til at naa fra Kyst til Kyst og altsaa kun blive 4,000 Meter lang. Med Tilslutningsbaner vil den kunne bygges for 9½ Million Kroner. Der behøves højst ½ Aar til at faa Forarbejderne i Gang og

detaljerede Projekter udført. Saalænge maa det vel være muligt at vente, naar man betænker Sagens Vigtighed, og at det gælder om at præstere noget fremragende og godt som gør Landet Ære.

At en Tunnel, set fra Skibsfartens Standpunkt, vil være absolut at foretrække fremfor en Bro, kan ikke benægtes; de Resultater, som Forfatteren af nævnte Pjece kommer til med Hensyn til Omkostningerne ved Bygningen af en Tunnel, er vi imidlertid ude af Stand til at bedømme, og de anførte Tal maa derfor staa ganske for hans egen Regning.

Red.

Vi har modtaget følgende:

Af Referatet — i »Navigatoren« Nr. 3 for Marts 1909 — af »Den alm. danske Skibsførerforening«s Generalforsamling den 17. Februar 1909, erfarer jeg, at den aarlige Understøttelse til Enker for indeværende Aar er nedsat til 70 Kr., i Stedet for som tidligere 80 Kr. Da jeg anser denne Nedsættelse for ret følelig for ikke faa Enker, tillader jeg mig at bede den ærede Bestyrelse om ved næste Generalforsamling aller at sætte Understøttelsen op til 80 Kr. aarlig. Generalforsamlingen har jo efter Vedtægterne Magt til at nedsætte Understøttelsen, men den har som Følge deraf ogsaa Bemyndigelse til at forhøje den.

Den Understøttelse, vore Enker faar, — og som de fleste saa haardt trænger til, — har de alle efter Foreningens Love Ret til at fordrø uden Hensyn til, om de trænger til den eller ikke. I øvrigt mener flere med mig, at naar Foreningens Status tages i Betragtning, fremgaar det ikke deraf, at en Nedsættelse af Understøttelsen til Enker var absolut nødvendig. De, som var med til at vedtage Nedsættelsen paa Generalforsamlingen, hør dog erindre, at for ubemidlede Enker er 10 Kr. mindre om Aaret et ret føleligt Tab. Ydermere bør man tage i Betragtning, at i sin Tid tilfaldt det fulde indkomne Beløb fra Æresmedlemmerne Enkekassen, hvilket ikke sker nu, da en Part deraf overgaar til Sygekassen.

Ganske vist har vor Forening, som fremhævet af Kaptajn Palsbo, til Formaal at varetage Medlemmernes Interesser; men dette bør dog ikke udelukke, at Enkekassen bliver en virkelig Hjælpekasse for Enker og Born. Lad den blive det i videst muligt Omfang! Jeg henstiller derfor til den ærede Bestyrelse, at den allerede ved næste Generalforsamling stiller Forslag om igen at forhøje den aarlige Understøttelse for en Enke til 80 Kr.

Gammelt Medlem.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 112/1908, afsagt d. 24. Febr. 1909. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet »Reindeer« af London.

Paa Rejsen fra Finland til Calais med en Ladning Træ grundstødte Dampskibet »Reindeer« af London d. 12. Oktober f. A. Kl. 12,40 Fm. mellem 2 Kosten paa Svalegrunden og Nordre Røse Fyrtaarn. Skibet, der i det taagede, men stille Vejr havde gaaet med mindsket Fart, stævnedes devierende N. V. $\frac{1}{4}$ N. og stod fast fra Fokkemasten agter efter til Forkant af Luge Nr. 4. Grunden var leret med enkelte Sten. Skibets Dybgaaende var før Grundstødningen 18' for og 19' agter, medens Vandstanden efter Grundstødningen er opmaalt til 15 $\frac{1}{2}$ ' for og 19 $\frac{1}{2}$ ' agter.

Skibet søgte forgæves at komme af Grunden ved egen Maskine; et Anker salttes ud, men den 3 $\frac{1}{2}$ " tykke

Staaltraadstrosse sprang, hvorved Ankeret gik tabt. Varpankeret salttes nu ud med et 6" tykt Manillatov, men dette sprang ligeledes. Kaptajnen lod Vandet pumpe ud af Skibets Tank Nr. 1, men yderligere Lænsning af Tankene turde han med den c. 18' høje Dækslast ikke foretage for ikke ved Flotbringelsen at kæntere. Imidlertid var Svitzers Bjergningsdampers »Hertha« kommen til Stede, og med denne afstuttedes op ad Formiddagen Bjergningskontrakt paa sædvanlige Betingelser, saaledes at Bjergelønnens Fastsættelse skulde afgøres ved Voldgift. »Herthas« 4" Staaelsløber blev fastgjort til Stormasten paa »Reindeer«, og Kl. 8 Fm. begyndte »Hertha« at slæbe med fuld Kraft, fra Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Formiddag assisteret af en anden af Entreprisens Bjergningsdampere »Valkyrien«. Lidt senere kom yderligere tre Læglere til Stede med Mandskab og begyndte at udlosse Ladningen, medens Bjergningsdampere slæbte med forskellige Afbrydelser, tildels forarsaget ved at de, der fra næste Dags Morgen fik yderligere Assistance af Bjergningsdampere »Kattegat« et Par Gange maatte forlade deres Arbejde i Anledning af andre Grundstødninger i Nærheden. Arbejdet fortsattes de følgende Dage indtil »Reindeer«, hvis egen Maskine medvirkede, kom ilot Torsdag d. 15. Oktober Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Fm., efter at der var lossel c. 200 Standard af Dækslasten. »Reindeer« kunde derefter ved egen Maskine afgaa til Kjøbenhavn, hvor den ved Undersøgelsen viste sig næsten ubeskadiget.

»Reindeer«, der er bygget 1896 af Staal og har dobbelt Bund, har en Værdi af c. 245,000 Kr., og de samlede bjergede Værdier kan ansættes til 320,000 Kr.

Efter at den indgaaede Voldgiftsoverenskomst var bleven opsagt fra Skibets Side har Citanten, Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, ved nærværende Ret som vedtaget Værneting paastaet Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen, tilpligtet til at betale Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Naar nu Hensyn tages dels til det forholdsvis beskyttede Sted, hvor »Reindeer« stod, Skibets solide Konstruktion, de gunstige Vejrforhold under og efter Bjergningen, Nærheden af Kjøbenhavn, hvor ogsaa anden Hjælp kunde ventes, samt den Omstændighed at Arbejdet væsentlig bestod i Losning, dels til, at Arbejdet medtog flere Dage, til det betydelige Materiel og Personal, der medvirkede, og de bjergede Værdier, findes en Bjergeløn af 9,000 Kr. med Renter som paastaet, at kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger ophæves, som indbefattet i det fornævnte Beløb.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet, er der siden sidste Beretning sluttet flere Sejlere saavel for Tur- som Returfragter, men der er vedvarende Mangel paa prompte Laster og flere Sejlere henligger endnu ubefragtet.

Danmark har kun meget enkelte Laster Cement, Kridt og gl. Jern til lave Rater, medens Kornlaster mangler. Vestsverig og Østnorge er nærmest tomt, Sydsvrig og Tyskland noterer enkelte Laster Træ og Korn, men viser sig ved Anstillinger vanskelig at komme til Forretning med, idet de fleste Forsøg mislykkes. Bottenhavet og Finskebugten noterer fremdeles ikke saa faa Laster til lave Rater, og det fremgaar af Forhandlingerne om Laster derfra, at engelske, særlig London, Mæglere gør deres Bedste for at holde Noteringerne nede, ihvertfald sluttet der af og til noget højere paa andre Hænder.

(Fortsættes Side 219).

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 Bjelinde 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.

824. Førstaaende Udlægning af Vagere, Tunn-Knob, Kattegat. I Maj 1909 udlægges i Farvandet omkring Tunn-Knob nogle Vagere til Brug ved Skydevelser. Vagernes Topbetegnelse er Flag eller Kurvfløjtninger. De er Skibsarten uvedkommene.

Skibsførere advares mod at forveksle disse Vagere med Sømærkerne til Farvands Afmærkning.

825. Klokketønde udlagt. Kattegat. Klokketønderne Falske-Bølsax og Odense-Fjord er atter udlagt paa Station.

826. Vrag afmærket. Kjøbenhavns Inderhavn, Kjøbenhavn, Sundet. Sanddampren »Progress« er sunket i Løbet i Kjøbenhavns Inderhavn, tæb ved Kværsthusbroen. Vraget er afmærket med 2 Vagere med grønt Flag og om Natten med 2 Lanterner.

827. Midlertidig Ombytning af Sømærke. Albue-Flak V. Store-Belt. I Sildefisketiden ombyttes Stumplønden med 3 nedadvendte Køste Albue-Flak V. med et mindre Sømærke af samme Karakter. (Kort Nr. 206).

828. Vrag afmærket. Kroghage-Pynt, Smaalands Farvandet. En Pram er sunket i 6 m Vand indeen for Kroghage-Pynt, fra Skelby Kirke i S. til V. ¼ V. Vraget er afmærket med en Slage med sort Flag.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

829. Forandring af Fyr. Grimskår, Kalmarsund, Sverrig. Den 15. April 1909 forandres Grimskår Fyr til at vise hvidt Et-Blink fra S. 24° V. til S. 41° V., hvor det nu viser rødt Et-Blink. I øvrigt bliver Fyret uforandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 281. Kjøbenhavn 1909.)

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favnne til Meter og omvendt faas, saalenge Oplaget sirækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Synsprorto vedlægges.

Synsviddien: 17 Sm. Linseapparat af 1ste Orden. Taarnets Højde er foregret til 40,5 m, og er hvidt med en rød, vandret-Stribe, og rød, cylindrisk Lanterne. 49° 5' N. Br. 61° 42', 2 V. Lgd.

856. Ledefyr flyttet. Salisbury Beach, Merrimac River, Massachusetts, Forenede Stater i Nord-Amerika. Salisbury Beach Ledefyr er flyttet 53 m ind ad i Ledelinien. Bagfyret er forhøjet 2 m. Fortfyret 42° 29' 19" N. Br. 70° 49' 0" V. Lgd.

857. Tønder flyttet. The Narrows, Boston Harbor, Massachusetts. Nix Mate Lystønde Nr. 7 er flyttet c. 70 m N. 79° V. hen og ligger nu i 8,5 m Vand, fra Great Faun Bar Baake i S. 5° V., og fra Long Island Head Fyr i N. 70° Ø. Nix Mate Klokketønde Nr. 7 er flyttet c. 90 m N. 89° V. hen og ligger nu i 8,2 m Vand, fra Great Faun Bar Baake i S. 4° V., og fra Long Island Head Fyr i N. 70° Ø. Georges Island Rocks Lystønde Nr. 5 er flyttet c. 1 Kbl. F. 52° Ø. hen og ligger nu i 8,2 m Vand, fra Boston Fyr i S. 67° V., og fra Nix Mate Baake i S. 58° Ø.

858. Ledebaaker opført. Wollaston Channel, Boston Harbor, Massachusetts. Ved Wollaston Channel er opført to Baaker, som holdt overet leder ind i den gravede Rende. Forbaaken er en sort Duc d'Albe med en liggende Tønde, paa S.-Siden af Indløbet til Renden, fra Deer Island Fyr i S. 33½° V., og fra Boston Fyr i S. 62° V. Bagbaaken er en sort Duc d'Albe med en opretstaaende Tønde, paa S.-Siden af Bøjningen i Renden, fra Deer Island Fyr i S. 34½° V., og fra Boston Fyr i S. 62° V.

859. Lystønde udlagt. Shelter Island Sound, Gardiners Bay, Long Island Sound. Ved West Neck Shoal Spiritønde Nr. 2 er udlagt en Lystønde, der viser rødt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., og ligger i 4,5 m Vand, fra Jessup Neck i N. 63° Ø., og fra Hallock's Point i S. 50° Ø. Om Vinteren inddrages Lystønden.

860. Vrag borttaget. New London Harbor, Connecticut. Vraget af Lægtøren »Carlos French« der var sunket i Indløbet til New London Harbor, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 587. Kjøbenhavn 1909.)

861. Tønde udlagt. South Monations Reef, Long Island Sound, New York. En rød Spiritønde Nr. 2 er i 5,5 m Vand udlagt ved V.-kanten af South Monations Reef, fra Execution Rocks Fyr i S. 63° V., og fra Hart Island vestre Kant i N. 22° V.

862. Tønde flyttet. Upper Anchorage, Hudson River, New York. Den hvide Spiritønde A, Upper Anchorage Nr. 18 N.-Tønde, er flyttet og ligger nu i 18 m Vand, ud for One Hundred and Twenty-second Street, fra Jeffreys Hook Fyr i S. 24° V., og fra General Grant's Tomb i N. 70° V.

863. Midlertidig Forandring i Afmærkning. Delaware River. I Fisketiden er nogle af Spiritønderne i Delaware River ombyttet med smaa Spiritønder og Paa Patch-Spiritønde Nr. 2, Pennigrove Lower Spiritønde Nr. 2, Peangrove Spiritønde Nr. 4 og Cherry Island Flats Upper Spiritønde Nr. 3 inddraget.

864. Tønde flyttet. Chapman Point Shoal, Potomac River, Chesapeake Bay. Chapman Point Shoal Spiritønde Nr. 54 er flyttet c. 1½ Kbl SV. hen til Yderenden af Grundten.

865. Fyr tændt. Roanoke Sound, North Carolina. Et hvidt, fast Fyr er tændt N. for Shallowbag Bay. Det vises fra en Baake, som slaar i 2 m Vand, fra Nags Head Værf i S. 61½° V., og fra Ballast Point høje Kant i N. 16° V. Flaammens Højde: 3 m. Brændetid: 1ste September—1ste Maj. 35° 56' 8" N. Br. 75° 39' 30" V. Lgd.

866. Fyrbaake opført. Winyah Bay South Jetty, South Carolina. En sort, firkantet, pyramideformet Fyrbaake er opført paa Yderenden af Winyah Bay South Jetty, 3, Sm S. 51¾° Ø. fra Georgetown Fyr. Paa Baaken skal tændes Fyr. 33° 11' 27" N. Br. 79° 8' 6" V. Lgd.

867. Dybde, Mobile Bay, Alabama. I den gravede Rende i Mobile Bay er der mellem Baakerne 12 og 14, som leder fra Lower Fleet til Mobile, ikke under

830. Fyrskibet »Ugrundens» udlagt. Kalmarstrand. Fyrskibet »Ugrundens» er atter udlagt.

831. Sømærker til Opmaaling. I 1909 foretages Opmaalinger mellem Byrke, paa 64° 57' N. Br. 21° 11' 4" Ø. Lgd., og Skægsunde, paa 63° 11' N. Br. 19° 1' Ø. Lgd. Der er derfor opsat Mærker af Træ eller Sten paa Kysterne, og Vagere med et eller flere Flag udlægges. Skibsførere advares mod Forveksling med Sømærkerne til Farvandet Almarstrand.

832. Klokketønde udlagt. Memel Søegat. Tyskland. Anduvningstønden uden for Memel Søegat er ombyttet med en rød og sort Klokketønde med Ballon. 55° 44' 10" N. Br. 21° 3' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

833. Løbbaaker opført. Gamstigall. Königsberger Seekanal. Ved Gamstigaller Wieklopt er til Forsøg opført to Ledebæker, som holdt overet angiver Midten af Wiek Løb. Bagbaaken har Trekant med Spidsen nedad, Forbaaken Trekant med Spidsen opad. Gamstigall Fyr: 54° 38' N. Br. 19° 57' 4" Ø. Lgd.

834. Sommermærkning. Neufahrwasser og Danziger Bucht. I April 1909 foretages Sommermærkningen ved Neufahrwasser og i Danziger Bucht.

835. Fyrskibe udlagt. Sommermærkning. Stettner Haf. Ifølge Telegram fra »Marineamt» i Berlin er Fyrskibet »Wolzig» atter udlagt paa Station. Ifølge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Fyrskibet »Elb» und Bock» atter udlagt paa Station og Sommermærkningen foretaget mellem Swinemünde og Stettin.

836. Oplysning om Vrag. Adler-Grund. Paa Vraget af det paa Adler-Grund sunkne Dampskib »Norden» er Skorstenen og Overbygningen ikke længere over Vandet. Lystønden ved Vraget lysor derfor nu over hele Hørsønnen. 54° 47' N. Br. 14° 21' 4" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2817. Kjøbenhavn 1908.)

837. Sommermærkning. Travemünde. Lübeck. I Lübecker Bucht uden for Travemünde er Sommermærkningen foretaget.

II. Kattegat og Skagerrak.

838. Klokketønde udlagt. Nidingen. Sverrig. Klokketønden ved Kløkketønden, SV. for Nidingen, er atter udlagt.

839. Lystønder udlagt. Göteborg Skærgaard. Lystønderne i Ålfsharvs-fjorden er atter udlagt.

840. Sømærker til Opmaaling. I 1909 foretages Opmaalinger i Göteborg og Bohus Skærgaard. Der er derfor opsat Mærker af Træ eller Sten paa Kysterne, og Vagere med et eller flere Flag udlægges. Skibsførere advares mod Forveksling med Sømærkerne til Farvandet Almarstrand.

III. Nordsoen, Nordhavet og Hvide Hav.

841. Fyr forandret. Søsmehusen. Elben. Tyskland. Da Farvandet N. for (Sø)elbank har forandret sig, er Søsmehusen Fyr forandret saaledes: Det viser nu hvidt Træ-Blink hver 12 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 7 Sek., fra S. 55 1/2° V. til S. 58 1/2° V., hvidt, fast Lys fra S. 58 1/2° V. til S. 61° V., hvidt Et-Blink hver 2 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., fra S. 61° V. til S. 72° V., hvidt, fast Lys fra S. 72° V. til S. 76° V., hvidt To-Blink hver 6 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 3 Sek., fra S. 76° V. til S. 80 1/2° V.

842. Tønde udlagt til Forsøg. Nordergrunde. Weser. Paa Nordergrunde er til Forsøg udlagt en sort Spidstønde, mærket I a, med sort og hvidt Fløj. 53° 55' N. Br. 8° 7' 4" Ø. Lgd.

843. Fyrskibet »Weser» ombyttes midlertidig. Weser. I den første Halvdel af April 1909 ombyttes Fyrskibet »Weser» midlertidig med et Reserverfyrskib. Det er derved muligt at der i kort Tid ikke er noget Fyrskib paa Stationen. 53° 54' N. Br. 7° 49' 4" Ø. Lgd.

844. Lystønde udlægges til Forsøg. Fyrskibet »Dorikum Riff» S. Om trent den 1ste Maj 1909 udlægges til Forsøg en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelses hver 8 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 4 Sek., c. 500 m S. for Fyrskibet »Dorikum Riff». Den er Skibsfarten uvedkommende.

845. Vagere udlagt. Texelstrøm. Zeegat van Texel. Holland. I Texelstrøm er der til Brug ved Skydøvelser V. for Spidstønde Nr. 6, Vogelzand, udlagt to Vagere med Ballon, paa 53° 2' 56" N. Br. 4° 59' 30" Ø. Lgd., og 53° 3' 17" N. Br. 4° 58' 4" Ø. Lgd.

846. Dybde over Vrag. Fyrskibet »Haaks» SV. Over Vraget af »Nippoula», som ligger sunket 16 Sm SV. t. V. fra Fyrskibet »Haks», er der 17 m Vand. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 781. Kjøbenhavn 1909.)

847. Fyr forandret. Ljunden. Ved Ljunden er det elektriske Ø-lige Lynfyur det hvide, faste Blyfyr paa Baaken tæt ved det V-lige Fyrtårn tænkt og de tidligere Fyr slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 716. Kjøbenhavn 1909.) (Kort Nr. 180).

848. Dybde. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. I Nieuwe Rotterdamse Waterweg er der i det 100 m Brede Farvand for store Skibe en mindste Dybde af 7 1/2 m.

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

849. Vrag borttaget. Havre. Frankrig. Vraget af Fiskerfartøj Nr. 53, som var sunket ved Indløbet til Havre, er borttaget, og den grønne Lystønde, som afmærkede Vraget, indtrængt. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 677. Kjøbenhavn 1909.)

850. Tønde ombyttes med Klokketønde. Raundière Rock. St. Abhin Bay. Jersey. Channel Islands. Midt i April 1909 ombyttes den røde Tønde med Stage og Ballon ved Raundière Rock V-Side med en rød Klokketønde, mærket Raundière med Stage og Bly. 49° 9' N. Br. 2° 8' V. Lgd.

851. Fyrs Karakter. Fowey Harbour. England S.-Kyst. Fyret paa St. Catherine's Point ved Fowey Harbour er et Blinkfyrt, men mangler i nogle Kopier af de engelske Admiralty Kort Nr. 442. 50° 19' 37" N. Br. 4° 38' 45" V. Lgd.

852. Vrag afmærket. Bristol Channel. England. Sejlskibet »Nouvelle Marie» er sunket uden for Porlhakery, tæt ved Barry. En grøn Vragtønde er udlagt ved Vraget, fra Chapel Rocks Ø-Kant i N. 37° Ø. og fra Porlhakery House i S. 6° Ø. 51° 23' N. Br. 3° 18' V. Lgd.

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

853. Baake adslaget. Men Du. Anse de Bezouet. Frankrig. Den sorte Baake med Cylinder paa Men Du er adslaget af Søen. 47° 47' 52" N. Br. 4° 9' 50" V. Lgd.

854. Fyr tænkt. East Point. New Providence Island. Bahama Islands. Paa Toppen af Pynten nærmest S. for East Point paa New Providence Island er tænkt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 m. Sørvidden: 8 Sm. Det lysor fra S. 56° V. gennem S. og Ø. til N. Hvidt, firkantet, 8 m høj Fyrløysning. 25° 2' 21" N. Br. 77° 16' 20" V. Lgd.

855. Fyr forandret. Heath Point. Anticosti Island. Gulf of St. Lawrence. Canada. Det hvide, faste Fyr paa Heath Point er forandret til et hvidt Lynfyrt, der hver 7 1/2 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 7/10 Sek., Mørke 7 1/10 Sek. Flammens Højde: 40 m.

7, m Vand ved Middol Lavvande. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 546. Kjøbenhavn 1909.)

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

868. Grund findes ikke. Tampico Harbour. Mexiko. 4 m Grunden, som ligger i Indløbet til Tampico Harbour, 10 1/2 Kl N. 76° Ø. fra Yderenden af N.-Bølgebryderen, er forsvundet. 22° 16' N. Br. 97° 46' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

869. Fyr forandret. Lobos Head. Caucabue Island. Ancud Gulf. Chili. Omtrønt den 15de Marts 1909 forandres Lobos Head hvide, fæste Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser Et-Blink, Blink 11 Sek., Mørke 49 Sek. Flammens Højde. 72 m. Synsviddien: 12 Sm. Fyret vises fra et hvidt, 3 m høj Bygning, som staar 12 m V. for det gamle Fyr. Fyrpasserens Bolig ligger tæt V. for Fyret. 42° 7' S. Br. 73° 24' V. Lgd.

870. Lystønde udlagt til Forsøg. Tres Hermanas Bank. Port Corral. En Lystønde, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 3/10 Sek., Mørke 2 7/10 Sek., er i 7 m Vand udlagt til Forsøg ved NY-Kant af Tres Hermanas Bank, 3 1/4 Kl S. 60° Ø. fra Atreal Rock Baake. Den sorte Stumpstønde, som ligger tæt ved, forbliver ligende. Man maa ikke stole paa Lystønden. 39° 52' S. Br. 73° 26' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

871. Fyr forandret. Messina. Sicilien. Fyret paa Fort Campana, S. Salvatore, viser nu rødt Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 22,5 m. Synsviddien: 8 Sm. Fyrbaake. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 488. Kjøbenhavn 1909.)

872. Mole bygget. Zengg. Kanal Morlaccia. Østerrig-Ungarn. Den nye Mole ved Zengg Havn er fuldført, den er 60 m lang og 10 m bred. 44° 59' N. Br. 14° 53' Ø. Lgd.

873. Tønder udlagt. Luktal. Krim SV.-Kyst. Rusland. Tre sorte og hvide Spiritønder med sort og hvid Ballon er udlagt ved den maalte Mil ved Luktal. Den ene ligger i Skæringen af det andet Par Banker S. fra overet og Ledelinien. 44° 42' N. Br. 33° 30' Ø. Lgd. Den anden og tredje ligger i Skæringen henholdsvis med det tredje og fjerde Par Baaker overet og Ledelinien.

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

874. Forandring af Fyr. Elephant's Back. Aden. Gulf of Aden. Omtrønt den 15te Juni 1909 slukkes Elephant's Back Fyr, og et Fyr, der hver 2 1/2 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 2/10 Sek., Mørke 2 7/10 Sek., tændes paa Toppen af Forhøjningen. Flammens Højde: 57 m. Synsviddien: 16 Sm. Lyslet er hvidt fra S. 61° V. gennem S. til S. 37° Ø., rødt fra S. 61° V. gennem V. til N. 61° V. og fra S. 37° Ø. til S. 55° Ø. Linsesystem af 3die Orden. Grana, cylindrisk 4,5 m højt Fyrhaarn. 12° 45' 47" N. Br. 44° 79' 21" Ø. Lgd.

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:
Kort Nr. 227. Kartegat Sydvestlige Del (Somso-Bælt). Maaestok: 1 : 130.000.
Pris paa Kortet Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Returfragter er der nogen Mangel paa, og Raterne er uden Bedring, naar undtages enkelte specielle Laster fra Havne, hvor Tønnen for Lastning er længere.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

900 Qrs. Havre Kalmar/Kanalen 1/6. 300 Tons Flintsten Kjøge/Kirekaldy 5/. 1.500 Fede Cement Limhamn/Wiborg 65 Øre. Retur. 75 Std. Stav, Wiborgs/Powey 31/. 300 Tons Clay Poole/Helsingfors 7/6. 350 Tons Salt St. Ybes/Kjøbenhavn 130 Øre pr. 300 Pd.

For de mindre Skibe var Befragtingen mindre livlig i sidste Uge, og hvad Kornlaster fra Nordtyskland angaar, var der gennemgaaende ikke tilstrækkelig disponibel Tonnage til Stede. Noteringerne er dog til Dels de samme; Königsberg, Danzig, Stralsund, Greifswald er saaledes fuldstændig uforandret; Stolpemünde sluttede 6 M. for Havre og Stettin endog 5 1/2 M. for Rug til Danmark nordligst Aarhus; Rostock, Wismar er ligeledes aaben for Sejlere til 3 1/2 M. for svært Korn, hvorimod Lübeck noterer 3 1/2 à 3 3/4 M. og sluttede bl. n. 3 3/4 M. for Raajern til Uckermünde.

Provinserne er stadig meget tilbageholden og sluttede for Byg til Kiel, Flensborg, Hamburg 3 M.

Kjøbenhavn har været lidt fastere og sluttede for Majs til Svendborg 13 Øre, Aarhus, Aalborg 13 1/2 Øre, Randers 15 Øre, Sakskjøbing, Masnedst 14 Øre.

Med Hensyn til Sverige, da er de sydsvenske Pladser vedblivende uforandret: de svenske Sundhavne har færre Ladninger Lervarer og noterer til Kiel 3 M., Flensborg 3 1/4 M., Danzig, Stolpemünde 3 1/2 M. Vestsverig har heller ikke mange Laster at byde paa; for Gadesten noterer Halmstad fra Kysten til Flensborg 3 1/2 à 3 3/4 M. og Warberg til Stettin, Rendsborg, Kiel kun 3 M. samt nogle

Ladninger Sparrer til forskellige danske Provinshavne 6 1/2 à 7 Øre pr. Klbd.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Gefion«

holdt d. 26. Marts Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører V. S. Salomonsen. Skibsmægler Suss aflagde Beretning:

Det Regnskab, som Bestyrelsen i Fjor fremlagde for Selskabets første Forretningsaar, skulde desværre ikke blive efterfulgt af et lignende for det andet Forretningsaar 1908. Vi havde i Efteraaret og Vinteren 1907—08 kun sluttet faa Kontrakter, idet vi fandt, at Raterne, der bodes, var for lave at binde sig til. Desværre har Resultatet af Driften i 1908 vist, at dette var galt, thi havde vi sikret os en Del Kontrakter til de efter vor Opfattelse ikke særlig gode Fragter, saa var vort Resultat blevet en Del bedre. Under de foreliggende Omstændigheder er Bestyrelsen i det beklagelige Tilfælde at skulle fremlægge et Regnskab, der er saa langt daarligere end det, vi fremlagde i Fjor. Netto Fragten beløber sig kun til Kr. 55.374.43, der efter Fradrag af Renter, Omkostninger, Tab ved Havarier og Salærer, giver et Netto Overskud af Kr. 2047.63, som foreslaaes overført i ny Regning.

Et mærkeligt Uheld har hele Aaret forfulgt Damperen »Angantyr«, der stadig er kommen ind i et daarligt Marked, har haft lange Ophold ved Land, ofte paa Grund af daarligt Vejr. Havde denne Damper blot klaret sig paa lignende Maade som de andre tre, var Resultatet blevet bedre.

Efter at der var givet Decharge, genvalgtes Premierlojtnant Rechnitzer og Grosserer H. Adolph til Medlemmer af Bestyrelsen.

Havarier og Forlis.

Neptun, Galease af Friedrichsstadt, afsejlede i November Maaend f. A. fra Hamburg med en Ladning Hvede bestemt til Gud-

Kort Nr. 228. (Gronlund, Maalstok: 1 : 20,000. Pris paa Kortet med Kr. 3,00, paa Papir Kr. 2,00.
 Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande, 1909. Pris Kr. 0,50.
 Fortegnelse over det kongelige Søkort-Arkivs Forhandlingsartikler (1ste April 1909).

Efternynte Kort er annulleret:

Kort Nr. 120. Samsø-Bælt med Isøfjord.
 - - - 161. Gronlund.
 Fortegnelse over Søen i de danske Farvande, 1905, er annulleret.
 Paa Søkort-Arkiivet forhandles:
 Dansk Søulykke-Statistik for Aaret 1907. Pris Kr. 0,50.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Foretaando Udlægning af Vagere. Tunn Knob. Kattegut.

I Maj Maaned d. A. udlægges i Farvandet omkring Tunn Knob nogle Vagere til Brug ved Skydeøvelser. Vagernes Topbetegnelse er Flag eller Kurvedetninger.

De ere Skibstærten uvefkomende.

Skibsførene advares mod at forveksle disse Vagere med Sømærkerne til Farvandets Afmærkning.

Marineminstrelets Admiralitets-Departement, den 7. April 1909.

hjem paa Bornholm. Da Skibet ikke senere er fremkommet, og der hverken er set eller hørt noget til det siden Afsejlingen, antages det at være forlist og Mandskabet omkommet.

Aktiv, Skonnert af Nexø, kom d. 2. ds. paa Rejsen fra Saenehavnen med en Ladning Sten til Rügenwalde paa Grund paa Hagerne, men kom efter c. 4 Timers Forløb atter flot ved Højvande og fortsatte Rejsen. Skibet har ingen Skade lidt.

C. F. A. Koch, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 7. ds. under Hentiggen ved Kvæsthusbroen haft en mindre Ildløs om Bord, idet der var opstaaet Ild i 2 Spritfade. Ved Hjælp af om Bord værende Pumper lykkedes det at slukke Ilden. Brandvæsnet var tilkaldt, men kom ikke i Funktion. Skaden indskrænkede sig til Spritfadene.

Russia, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 8. ds. i Nordsoen i Kollision med Skonnert »Brasilien« af Mandal. Skonnerten fik saa stor Skade, at »Russia« maatte sløbe den ind til Frederikshavn. »Russia« fik kun ringe Skade.

Philadelphia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 12. ds. i Nærheden af Eddystone Fyrtaarn været i Kollision med »Celtic Chief«, hjemmehørende i Liverpool. Begge Skibe maatte indbugseres til Plymouth i stærkt beskadiget Stand.

Progres, Sandpumpedamper af Kjøbenhavn, er d. 10. ds. bleven sejlet i Sænk af Øresunds Damper »Sverige« i Kjøbenhavns Havn. Mandskabet reidede sig om Bord i Skibets Jolle. »Sverige« fortsatte sin Rejse til Malmo. »Progres« ligger farlig for Sejladsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 3. ds. afsejlede under svensk Flag nybygget 3/m Fore and aft. Skonnert »Thorvald« fra Skibshygmester I. Ph. Jørgensens Plads paa Thuro. Skibet skal være hjemmehørende i Helsingborg og føres af en Kaptajn Jönsson. Ved en Provetur mellem Thuro og Langeland viste det sig, at Skibet sejlede og stævende tilfredsstillende, endskont det ikke havde nogen Ballast inde. Efter Proveturen afgik Skibet til Solvesborg, for der at læste Granit til Libau. (»Svondb. Amtst.«)

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Eneste Specialitets-Værksted for

Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatbakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Johan Holmstrøm A/S

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
 Skibsbefragtning. Kommissionsforretning.
 Havnegade 47, København.
 Tlf. 948. Telegramadr.: Karholmstrøm.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«. Løvstræde 9. Telefon 6026.
 Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler,
 Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staalrosser,
 Køjer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

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 opnaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktielselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor:
 Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, dokker her. — Alexandra, Nielsen, ank. Malaga 12./4. — Algarve, Borries, afg. Marseille 12./4. til Barcelona. — Anglo Dane, Wieneke, afg. herfra 11./4. til Stettin. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Reval 5./4. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 4./4. — Arkansas, Petersen, afg. New York 31./3. hertil. — Arno, Strubberg, ank. hertil 10./4. — Aurora, Fischer, afg. Palermo 12./4. til Marsala. — Baron Stjernblad, Therkildsen, er ank. til Dunkerque. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 31./3. hertil. — C. F. Tietgeu, Thomsen, luster her. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 7./4. — Christian IX, Holm, ank. Antwerpen 9./4. — Dagmar, Bogvad, afg. Messina 6./4. til Gioja. — Douro, Søberg, afg. Arendal 9./4. Nord paa. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 10./4. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 12./4. — Garonne, afg. Dunkerque 11./4. til Bordeaux. — Georgius I, Sorensen, ank. Windau 8./4. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 13./4. — Heugest, Munk, ank. Hull 10./4. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Reval 11./4. til Rotterdam. — Johanna, Simonsen, ank. hertil 13./4. — Kasan, Hansen, pass. Brunshüttel 11./4. til London. — Kiew, Jørgensen, pass. Quessant 11./4. til Bordeaux. — Kentucky, Andresen, dokker her. — Kursk, Gommesen, afg. Antwerpen 12./4. hertil. — Leopold II, Rasmussen, afg. Windau 10./4. til Libau. — Loire, ank. Danzig 12./4. — Louise, Kruse, ank. Reval 12./4. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 31./3. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 12./4. til Tunis. — Moskov, Jensen, afg. herfra 12./4. til Libau. — Nicolai II, Klausen Kaas, pass. Dartmouth 4./4. til New York. — Nordjylland, Jacobus, ank. London 11./4. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Bari 12./4. til Catania. — Omsk, Hardor, ank. Hull 7./4. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 27./3. til New York. — Pennsylvania, Gøtse, afg. Baltimore 9./4. til Kristiania. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 12./4. hertil. — Pregel, Iversen, ank. Reval 26./4. — Saga, Wiberg, ank. hertil 12./4. — Seine, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, ank. hertil 8./4. — Tyr, Thanning, ank. hertil 12./4. — United States, afg. Kristiansund 10./4. til New York.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosario 30./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Gloucester 9./4. — Generalkonsul Pullsen, Christensen, afg. Novorossisk 25./3. til Svendborg. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. San Nicolas 27./3. til Rotterdam. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Fowey 25./3. til New York. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Cardiff 2./4. til Syracuse. — Pawel Andrejoff, Taurebeck, afg. Newcastle 6./4. til Livorno. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 4./4. til Ingrampott. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Hull 11./4. — Johan Siem, Nielsen, afg. Graugemouth 9./4. til Korsør. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Neufahrwasser 7./4. — Neva, Dahl, afg. Newcastle 2./4. til Genua.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Dordrecht 9./4. til Genua. — Nautik, N. Nielsen, ank. Esbjerg 11./4. — Nordsoen, Gram, passeret Helsingør 11./4. til Rotterdam. — Nexos, Basse, ank. Breneu 9./4. — Ellen, Hansen, ank. Savona 11./4. — Fylla, Christensen, afg. Reval 9./4. til Riga. — Bodil, Uldall, ank. Hamburg 8./4. — Dagmar, Mathiasen, ank. Friedrichsstadt 10./4. — Alfa, Sorensen, ank. Esbjerg 11./4. — Iuger, Larsen, ank. London 8./4. — Laura, Petersen, ank. Königsberg 6./4. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Königsberg 11./4. — Johanne, Mikelsen, afg. Libau 9./4. til Bayonne.

Danmark. Aungar, Madsen, afg. Boness 9./4. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Rouen 7./4. — Hamlet, Jørgensen, ank. Rotterdam 6./4. — Helge, Olsen, ank. Libau 29./3. — Rolf, Reese, afg. Libau 6./4. — Niels R. Finzen, Olsen, ank. Windau 8./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Helsingør. — London, Eem, afg. Tynen 8./4. til Pillau. — Paris, Tholander, afg. Windau 1./4. til London. — Berlin, Krogh, afg. Port Talbot 2./4. til Sierra Leone.

Mercur. Wien, Boeck-Hansen, ank. Bathurst 10./4. — Brüssel, Kaas, afg. Rufisque 30./3. til Marseille. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 13./4.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Canne 10./4. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Cetta 12./4. — Martha, Christensen, afg. Ronneby 10./4. — Elna, Ratje, ank. Methil 9./4. — Therese, Pedersen, afg. Burntisland 29./3. — Simone, Møller, afg. Tyne Dock 1./4. — Jeanne, Løffler, afg. Blyth 9./4. — Vera, Riss, afg. Barry Dock 8./4. — Daisy, Lagesen, afg. Aguillas 10./4.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Lissabon 26./3. — Ingrid, Winther, afg. Marseille 5./4. til Oxelosund.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Leith 8./4. til Libau. — Flynderborg, Jørgensen, afg. Libau 8./4. til London. — Fredensborg, Fischer, afg. Methil 9./4. til Korsør. — Jømsborg, Mathiasen, afg. Rotterdam 10./4. til Burntisland. — Rosenborg, Suenson, ank. Königsberg 6./4. — Sjørneborg,

Lund, afg. Königsberg 8./4. til West Hartlepool. — Søborg, Hansen, afg. Rotterdam 9./8. til Cardiff. — Uranienborg, Schmidt, ank. Reval 2./4.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Winther, ank. Sønderland 9./4. — Silkeborg, Pedersen, ank. Windau 12./4. — Tuborg, Schmidt, ank. Windau 12./4. — Ulfborg, Møllerup, afg. Windau 10./4. til Ghent. — Vordingborg, Petersen, afg. Windau 6./4. til Rotterdam.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Aberdeen 11./4. — Pansborg, Kühl, afg. Libau 8./4. til Calais. — Jægersborg, Larsen, ank. Cardiff 4./4. — Taarnborg, Matzen, ank. Libau 6./4.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Methil 11./4.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, afg. Blyth 8./4. til Memel.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Rotterdam 10./4. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Svendborg 11./4.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Windau 10./4. til London.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Kofoed, ank. Blyth 9./4.

Det astasiatiske Kompagni. Bintang, Gabe, ank. Nørre Sundby 9./4. — Samui, Licht, afg. Suez 9./4. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, afg. Kobe 9./4. til Moji. — Chumpon, Hansen-Kaun, ank. Bangkok 7./3. — Cathay, Kruse, afg. Penang 7./4. — Bandon, Thomsen, afg. Sabang 23./3. til Port Said. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 17./3. — Indien, oplagt i Kjøbenhavn. — Anamba, Juul-Hansen, pass. Periu 26./3. — Sibirien, Rambusch, afg. Funchal 26./3. til Capetown. — Cambodia, Knudsen, afg. Marseille 6./4.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 9./4. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 6./4. til Trinidad. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 26./3. til Havre.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Eckerforde 6./4. — Emanuel, Hansen, ank. Aabenraa 6./4.

Alfred Christensen. Urania, Clauseu, ank. Calais 5./4. — Svend, Schmidt, afg. Drammen 13./3. — Nordland, Møller, ank. Windau 5./4. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Windau 3./4. — England, Andersen, afg. Karrebaksmunde 9./4. — Holland, Poulsen, ank. Windau 6./4. — Rusland, Madsen, ank. Kjøge 3./4. — Lady Furness, Clausen, ank. Sønderland 17./3. — Europa, Hansen, afg. Barry Dock 8./4. — Tyskland, Danstrup, ank. Libau 6./4. — Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 29./3.

H. Kirschner. Edison, ank. Kjøbenhavn 1./4. — Fulton, ank. Portoferraio 3./4. — Newton, ank. Livorno 4./4. — Washington, afg. Wearmouth 7./4. til Sønderborg.

Sejlskibe.

Svendborg. Erhardt, Larsen, ank. Drobak 31./3. — Ring Andersen, Hansen, ank. Mullerup 31./3. — Neptunus, Jensen, ank. Kristiania 31./3. — Frits Emil, Nielsen, ank. Baudholm 31./3. — Jason, Hansen, ank. St. Davids 1./4. — Fulvia, Pedersen, ank. Aalborg 1./4. — Martin Nissen, Petersen, ank. Danzig 1./4. — Primula, Carlsen, ank. Troon 1./4. — Elise, Andreasen, ank. Brevik 1./4. — Severine, Hansen, ank. Sønderborg 2./4. — Zampa, Petersen, ank. Göteborg 1./4. — Magnet, Gommesen, ank. Aarhus 1./4. — Pampa, Jensen, ank. Stege 2./4. — Lindhardt, Madsen, ank. Drobak 4./4. — Ariel, Ravnemose, ank. Drobak 4./4. — Guribaldi, Jørgensen, ank. Drobak 4./4. — Rose, Nielsen, ank. Drobak 4./4. — Martin, Wilde, ank. Trequiere 3./4. — Rossing, Larsen, ank. Drobak 4./4. — Roma, Jensen, ank. Drobak 4./4. — Danmark, Husfeldt, ank. Tønsberg 4./4. — Minerva, Fuglsang, ank. Frederikshavn 5./4. — Actio, Mouritzen, ank. Kragerø 4./4. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Ronne 4./4. — Grethe, Hansen, ank. Dysart 5./4. — Urda, Olsen, ank. Drobak 4./4. — Dannebrog, Clansen, ank. Tønsberg 4./4. — Venus, Jensen, ank. Stralsund 4./4. — Apollo, Nielsen, ank. Cork 6./4. — Kuspør, Hansen, ank. Drobak 5./4. — Ellen, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 6./4. — Capella, Hansen, ank. London 6./4. — Helge, Carlseu, ank. Dysart 6./4. — Emilie, Rasmussen, ank. Valencia 6./4. — Vesta, Poulsen, ank. Göteborg 7./4. — Carl Mørch, Mortensen, ank. Fakse 7./4. — Flora, Sorensen, ank. Mandal 7./4. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Pool 6./4.

Æro. Zeus, Sorensen, ank. Aalborg 5./4. — Lauritz, Folmer, ank. Stolpenmünde 5./4. — I. A. Kromanu, Christensen, ank. Wemyss 4./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 14. April 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havvarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren

Kattesundet 14. Telefon 5047.

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 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 ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakser og Skruetakser leveres fuldt færdige.
Smedenarbejde af enhver Art udføres.

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

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

Københavns Skipperforening

afholder paa Begæring af 24 Medlemmer en overordentlig
Generalforsamling Mandagen den 19. April d. A. Kl. 6
Eftermiddag i Witmacks Lokale, Holmens Kanal Nr.
17, hvor da vil komme til Behandling:

1. Forslag fra Kaptajn Th. Bjarnarson om, at der til-
lægges fraværende Medlemmer Stemmeret paa Gene-
ralforsamlingen, m. v.
 2. Et af Bestyrelsen hertil stillet Ændringsforslag om
Nedsættelse af et Udvalg til at revidere Foreningens
Love.
 3. Eventuelt Valg af et saadant Udvalg.
- Forslagene henligge til Eftersyn paa Foreningens
Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2.
Kjøbenhavn, den 30. Marts 1909.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

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

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

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

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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

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.

Provianteringshandlere.
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 18. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

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.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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



faas hos de fleste af Landets
**Skibs- og
Provianteringshandlere**

Friedrich Mentz

Damp- og Sejlskibsmægler.

Rostock og Warnemünde.

Tel.-Adr.: Helmentz-Rostock.
Telefon 1212.

**Frederik Hansen
Skive.**

Skibsproviantering.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

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

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetslöfwareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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.

Aalborg.

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

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 Bemise fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Den Kjøbenhavnske Søs-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: Copenaure. Telefon-Nr. 42

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Overretssagfører

Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 28, ved Havnen.



Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

H. SIMONSENS ELL.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 3863
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

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

Løge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 10—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

C. HANSEN,
ØJØRTLER 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.

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.

Maggi
Franske Supper
Bouillon-Tærninger
Kryderi
F. Borchorst
Jærnbangegade 6. Telef. 2147

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrøderi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibs-
fornödenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

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

1ste Klassees Skræderi og Herrekvipering.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.
 NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
 paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
 Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
 Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 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 Conscience, 21, Tel. 1762.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Wigzell's

Patent Loddemaskine

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:
VALD. JH. LARSEN.
 ved
BERG & LARSEN, NYHAVN 53.



**Forlang kun John Crabbie's
 scotch Whisky**

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, København K.

Telegram-Adresse: „Vincoba“. Telefon 3283.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
 { 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Router og Uøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul

„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Telegramadr.:

„Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:

„Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

„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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 20. April 1909.

16. 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
Davls 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:
Indvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislste.

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.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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

Vilhelm A. Bang
Vesterbrogade 3. Telefon H 459

Repræsentant for
Skibshypothekbanker

tilbyder
Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Køb Deres Forbrug af



Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
Levanger — - 7.00
Dæskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Priser.

HANS PREHN
Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.
Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**
Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

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“.

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



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjobmagergade 13.

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe. Telef. 9052

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

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

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 Søuhre.

Kunstfyrværker Fritz Busch

aabefaler 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 6637. Telegramodr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

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.



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

LANDMANDSBANKEN

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

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 „Sarpasborg“. Tilbud paa Levering af Beton- grus og Kiselgrus gives.

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

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.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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“

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: Amaliegade 34.

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

BØCKMANN & NIELSEN

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

Kjøbenhavn, d. 20. April 1909.

Udenrigsministeriet meddeler:

I Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Genua er den Afgift, som hvert i nævnte Bys Havn indkommende Fartøj ved Anmeldelsen til Sanitetskontoret vil have at erlægge som Afgift til Tolk, i Henhold til det italienske Marineministeriums Resolution fra d. 1. April d. A. for Dampskibes Vedkommende, forhøjet til 10 Lire. For Sejlskibe er Afgiften 5 Lire.

Vi har modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 26 d. A. har 35 ansete Skibsførere taget bestemt Afstand fra den paa Alm. Dansk Skibsførerforenings Generalforsamling vedtagne Resolution angaaende Hr. Kaptajn *Jacob Holm* og bl. a. udtalt, at de fremdeles nærer den samme Tillid og Højagtelse for Kaptajnen som hidtil.

Selv om disse 35 Underskrifter kvalitativt set betyder en hel Del, saa fortjente Kaptajn *Holm*, at der ogsaa kvantitativt var bleven større Tilslutning til denne Tillidserklæring.

Der vilde sikkert ogsaa være kommet adskilligt flere Underskrifter, hvis Erklæringen havde nøjedes med at omfatte Kapt. *Holm*, men det er maaske gaaet flere, som det gik mig, det er faldet dem for Brystet, at der, tilsyneladende ret umotiveret, fremsættes den Beskyldning, at der fra »visse Sider af Skibsførerforeningen til Stadighed udfoldes Bestræbelser for at udsaa Misstemning mod den kgl. Marines Officerer«. Dette, tror jeg, beror paa et Fejlsyn, og denne Udtalelse bør ikke staa upaatalt. Iblandt de Skibsførere, der overhovedet betyder noget, er der vistnok ikke en eneste, der nærer Skygge af Lyst til at udsaa Had eller Misstemning mod Søofficererne, tværtimod tror jeg, at der blandt Skibsførerne gennemgaaende er den bedste Vilje til at arbejde paa at tilvejebringe et godt Forhold mellem Orlogsmarinens og Handelsmarinens Officerer.

Jeg har Grund til at tro, at mange Skibsførere ligesom jeg har følt Harme og Sorg over, at nævnte Resolution mod Kapt. *Holm* blev fremsat og vedtaget paa Generalforsamlingen.

I de mange Aar Kapt. *Holm* har været Formand for Skibsførerforeningen, har han ved sine fremragende personlige Egenskaber formaaet at skabe Respekt for Skibsførerforeningen, og saalænge han var Formand, har han med Værdighed og Klogskab varetaget Skibsførernes Interesser. Dette syntes da ogsaa alle Foreningens Medlemmer at være enige om, da de for c. et Aarstid siden ved Kapt. *Holms* Afgang som Formand enstemmig valgte ham til Foreningens Æresmedlem, og det ser mildest talt lidt underligt ud, at Foreningen nu, saa kort Tid efter, vender sig mod Kaptajn *Holm* paa denne hensynsløse Maade, fordi han tillader sig at have sin egen Mening om en bestemt Sag.

Det forekommer mig, at Bestyrelsen og den nyvalgte Formand havde handlet klogt, hvis de ikke var fremkommet med denne Resolution, og mange af os menige Medlemmer vilde da have sat større Forhaabninger til Foreningens Fremgang under den ny Ledelse.

II. P. Berg.

Antwerpens ny Tørdok. Som tidligere meddelt, skriver »Hamb. Corr.«, har den belgiske Regering stillet en Del af Meuses Forbindelseskanal ved l'Escaut til Raadighed for Anlæget af en ny Tørdok. Antwerpens Kommunalbestyrelse har nu besluttet at lade en Del Træskure, beliggende ved »Polder Ferdinand«, nedrive og at lade den derved indvundne Byggegrund ligeledes komme Dokanlæget tilgode. Efter Fuldendelsen af Tørdokken og de ved Meuse-Kanalen nødvendiggjorte

Reguleringer, skal de derværende i Nord og Syd beliggende Havneanlæg forbindes ved to enkeltsporede Jernbaner, af hvilke den ene passerer Indsejlingen til Tørdokken.

Den ny Tørdok skal have en effektiv Længde af 200 Meter. Bredden ved Indsejlingen vil blive 25 Meter. Samtlige Omkostninger ved Bygningen af Dokken tilligemed de øvrige Arbejder, som den fører med sig, er anslaaet til 4,393,000 Frcs.

Navigationen paa Schelde. Det norske Generalkonsulat i Antwerpen, har i Følge »Norg. Sjøfartst.« i Forbindelse med en tidligere Indberetning om specielle Signaler, som det fra 1. April under visse Betingelser skal være tilladt større Fartøjer at føre under Farten paa Schelde (se *Dansk Søfartstidende*, Nr. 24), og som stiller dem i en begunstiget Stilling lige overfor andre Fartøjer, indberettet, at den belgiske Lodsstyrelse nu har bestemt, at et Fartøj for at kunne føre de nævnte Signaler maa være af mindst 8 Meters Dybgaende eller have en Længde af mindst 130 Meter.

Havneforholdene i Callao. I Følge en britisk Konsulatberetning er Forholdene i Callaos Havn, blandt andet paa Grund af en foretagen Forøgelse af det rullende Materiel, nu betydelig bedre, saaledes at ankomende Skibe losses uden synderligt Ophold. Det tilraades dog Skibsredere ved Fragtslutninger paa Callao fremdeles at tage Forbehold i Certepartiet med Hensyn til Tiden for Udlosningen. (Norg. Sjøfartst.)

En norsk Amerikalinie. Kristiania, 17. April (Ritz. Bur.) Stortinget vedtog i Dag enstemmig at oversende til Regeringen et Andragende om Statstilskud til en norsk Amerikalinie. En Række Talere udtalte Tilslutning til den foreliggende Plan og haabede, at Sagen vilde kunne afgøres allerede i denne Stortings-samling.

Udenrigsministeren erklærede, at han ikke havde ydet Birmaplanens Mænd anden Støtte end at introducere dem, og det samme havde han senere gjort overfor den norske Linies Mænd. Ministeren var fovovrigt en varm Ven af Tanken om en norsk Amerikalinie.

Det danske Generalkonsulat i Rotterdam meddeler, at Konsulatet d. 13. April er flyttet fra Nr. 147, Leuehaven, til Nr. 37, Scheepmakershaven.

Lovforslaget om Tilsyn med Sejlskibe.

Af den Kommissionsbetænkning, der ledsager det for Tiden for Rigsdagen foreliggende Lovforslag*) om Tilsyn med Sejlskibe, gengiver vi nedenstaaende almindelige Oversigt:

»Ved Ministeriets Skrivelse af 23. Januar d. A. blev det overdraget Underdirektør ved Orlogsværftet *A. H. M. Rasmussen*, Formand i Sømandenes Forbund *S. V. Andersen*, Formand i Navigatorforeningen, Styrmænd

*) Lovforslagets Tekst fandtes gengivet i *Dansk Søfartstidende* Nr. 25 d. A.

Bregnhof, Cand. juris, kst. Fuldmægtig i Ministeriet for Handel og Søfart *P. Herschend*, Direktør *N. J. Høst*, Medlem af Bestyrelsen for »Dansk Fiskeriforening«, Kulturfører *M. C. Jensen*, Skibsreder *J. Ph. Jørgensen*, Formand i Skipperforeningen, fhv. Skibsfører *A. V. Knudsen*, Inspektør *Chr. Olsen* og Skibsreder *N. E. Schmidt* at sammentræde i en Kommission under førstnævntes Forsæde med det Formaal at udarbejde Udkast til Lov om Tilsyn med Sejlskibe.

Kommissionen, hvis første Møde afholdtes d. 29. Januar d. A., har det i første Række været magtpaaliggende at udarbejde saadanne Regler angaaende Tilsyn med Sejlskibe, at disse Bestemmelser kan opnaa officiel Anerkendelse i Udlandet, og da navnlig i England. Et i sidstnævnte Land i 1906 givet Tillæg til »the merchant shipping act« af 1894, blandt andet indeholdende Bestemmelser om Skibets Forsyning med Redningsredskaber m. m., fordrer nemlig, at ethvert Skib, der efter 1. Oktober d. A. anløber engelske Havne, skal opfylde de i den nævnte engelske Lov indeholdte Bestemmelser. Idet der for danske Sejlskibes Vedkommende overhovedet ikke findes Bestemmelser svarende til de i England stillede Fordringer, kan det forudses, at den engelske Lov vil foraarsage betydelig Gêne for den danske Sejlskibsfart, med mindre der forinden maatte være truffet fornøden Overenskomst mellem den britiske og den danske Regering.

Kommissionen har derfor, næst at rette sine Bestræbelser paa at afpasse en eventuel Lovs Bestemmelser efter de Hensyn, som den særlige danske Skibsfart maatte udkræve, af al Magt søgt at fremskynde sit Arbejde saaledes, at det Lovudkast, man herved har den Ære at fremsende som Resultat af Kommissionens Arbejde, kunde benyttes som et Grundlag for de Forhandlinger, som det i Sejlskibsfartskredse ventes, at Regeringen vil have tilendebragt, inden førstnævnte engelske Lov d. 1. Oktober d. A. faar Anvendelse paa danske Skibe.

Idet den Tid, der har staaet til Kommissionens Raadighed, paa Grund af de ovenfor berørte internationale Forhold, saaledes har været begrænset, vil det formentlig være forstaaeligt, at Kommissionen i nogen Grad har maattet tilsidesætte saadanne Hensyn, som man under andre Omstændigheder vilde have undergivet en udførligere Drøftelse. Med Hensyn til de i Udkastet indeholdte Bestemmelser angaaende Skibets Bygning og Udstyr m. m. kommer dette vel ikke frem, idet det paa disse Punkter formentlig maa erkendes, at Afvejelserne ikke kan foretages ganske frit, men er i høj Grad afhængige af de Krav, der stilles af andre søfarende Nationer. Hvad derimod Lovudkastets Bestemmelser om den nærmere Ordning af Tilsynet angaar, deler Kommissionen de Anskuelse, der allerede kom til Orde i den Betænkning, der afgaves af den ved allerhøjeste Ordre af 23. December 1897 og 12. Marts 1898 nedsatte Kommission til Overvejelse af Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af ny Bestemmelser vedrørende danske Dampskibe og lignende Fartøjer. Den nævnte Kommission antydede en Ordning i Lighed med den engelske »Board of trade« med fast ansatte, under et Hoveddepartement sorterende Inspektører eller en Ordning svarende til den ved Lov om Foranstaltninger til Forebyggelse af Ulykkestilfælde ved Brug af Maskiner m. m. af 12. April 1889 foreskrevne. Mulig kunde man dog ogsaa tænke sig en Ordning i Lighed med det af det tyske »See-Berufsgenossenschaft« etablerede Tilsyn. Afgørelsen af, hvilken af disse Ordninger man bør foretrække, kræver imidlertid betydelige Forundersøgelser, som Kommissionen har ment kunde opsættes, indtil Bestemmelser om Lastelinie m. m. og en Revision af Loven om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. toges op til Overvejelse. Den foreslaaede Tilsynsordning, der i det væsentlige er bygget paa de samme Principer som Dampskibstilsynet, anser Kommissionen dog for fuldt

anvendelig, selv om man altsaa, som anført, tænker sig, at Forholdene efterhaanden vil medføre, at man gaar over til en Ordning som ovenfor antydet.

En Del af de Synspunkter, der har gjort sig gældende ved Udstedelsen af Loven af 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m., er ogsaa til Stede for Sejlskibes Vedkommende. Naar saaledes oftnævnte Lov f. Eks. forlanger, at Skroget skal være tæt og besidde den fornødne Styrke, og at Skibet skal være forsynet med passende Pumpe-, Brandsluknings- og Redningsmidler, er det formentlig let at se, at de Hensyn, der har ført til disse Bestemmelser, nemlig Hensynet til Besætningen og de til Skibets Sikkerhed knyttede store økonomiske Interesser, lige saa fuldt gør sig gældende for Sejlskibenes som for Dampskibenes Vedkommende. Det samme gælder de i Lovforslaget indeholdte Regler om Lanterne- og Kompasføring, Undersøgelserne af disse Redskaber o. s. v., kort sagt for hver enkelt af Udkastets Bestemmelser angaaende Omraadet for Tilsynet.

Dette vil formentlig tilstrækkeligt kunne forklare, at man, i saa vidt Omfang som sket, har kunnet hente de foreslaaede Bestemmelser fra Loven af 1903, og hovedsagelig har kunnet indskrænke sig til at foretage saadanne Ændringer, som i Udlandet indførte ny Bestemmelser har nødvendiggjort. Paa et enkelt Punkt har man dog maattet foreslaa en væsentlig anden Ordning end den ved Dampskibstilsynsloven indførte.

Der sigtes herved til de i Udkastet indeholdte Regler om Afholdelsen af de med Synet forbundne Omkostninger afholdes for Dampskibenes Vedkommende væsentligst af de paagældende Rederier, men denne Ordning, som allerede for Dampskibenes Vedkommende føles som en Byrde, vilde for Sejlskibsfartens Vedkommende i mange Tilfælde virke overordentlig trykkende. Sejlskibsrederierne arbejder gennemgaaende med en langt mindre Kapital end Dampskibsrederierne. Den eventuelle Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. vil derhos for Rederierne komme til at virke som noget ganske nyt, og en saadan ny Byrde vilde man, under den nuværende Nedgangsperiode for Skibsfarten, betragte som højst uheldig.

Idet Tilsynet dog til Dels er fremkaldt, ikke som en Tvangsforanstaltning, der oprindeligt er udgaaet fra Statsmagten, men ved de ovenfor ommeldte, navnlig af England, rejste Krav, har man imidlertid ment det rigtigt ikke helt at fritage Sejlskibsrederierne for Udgifterne ved Tilsynet, ihvorvel det kunde synes naturligt, at Udgifterne ved et Statstilsyn i det hele bæres af Staten paa samme Maade som f. Eks. Statens Fiskeri- og Fabrikstilsyn. Som et Mellemlandpunkt har man da i Overensstemmelse med det foranførte foreslaaet Udgifterne afholdt dels af Statskassen dels af Rederierne.

Sluttelig bemærkes, at der ved det foreliggende Lovudkast formentlig er taget passende Hensyn til paa den ene Side Besætningens og paa den anden Side Redernes Interesser. En stor Del af de i Udkastet indeholdte Bestemmelser fyldesgøres formentlig allerede af de allerfleste Sejlskibsrederier, idet en væsentlig Del af Udkastets Regler vil være indeholdt i de af de forskellige Klassifikationsselskaber stillede Fordringer. At man ikke er gaaet nogens Interesser for nær, turde den Omstændighed, at Lovudkastet har vundet Kommissionens enstemmige Tilslutning, ogsaa være et Bevis for.

Fra Sømandshøjskolen.

Vi har fra Sømandshøjskolens Forstander modtaget følgende:

De vil nok give mig Lejlighed til gennem Deres arede Blad først at bringe en offentlig Tak til de Kap-

tajner, der velvillig svarede paa en af vor Bestyrelse i Efteraaret indsendt Henvendelse og saaledes gav os en Haandsrækning til at komme økonomisk godt over Vinteren. Desværre gik vort Haab om, at Forstaaelsen af Gerningen her nu var saaledes fremmet, at vi turde vente Støtte fra en Flerhed af Skibsførere, ikke i Opfyldelse, men det var maaske ogsaa vel meget haabet efter saa kort Tids Forløb.

Dernæst vilde jeg gerne have Lov til at meddele lidt fra det nu afsluttede Vinterkursus. Med den Isvinter og de mange oplagte Skibe, var det vel kun at vente, at vi fik godt Besøg, og det slog til i fuldt Maal, idet 54 Elever søgte Skolen for længere Tid, foruden flere i kort Tid, mens de søgte Hyre. Men der er det glædelige ved det, at vel nok $\frac{2}{3}$ af Eleverne kom her, fordi de allerede fra Sommerens Tid havde været bestemt derpaa og havde lagt Penge til Side dertil, og Halvdelen af Eleverne blev her i Vinter fra $2\frac{1}{2}$ —5 Maaneder. Jeg synes dette kun kan tydes som Vidnesbyrd om, at de unge er ved at faa Forstaaelsen af, hvad her bydes dem af Hjælp paa Vejen fremad. Naar denne Følelse ret vaagner, kan vi vente fuldt Hus Vinter efter Vinter, og først da vil Skolens Virkning ret kendes. Bygningen her er jo stor og rummelig, men vi maatte i Vinter baade bunke sammen saa meget som paa nogen Maade gør ligt og saa endda leje Logi i Byen for baade at kunne gøre Fyldest som Højskole og Sømandshjem, og var vore Pengekaar noget bedre, er der næppe Tvivl om, at vi nu burde indrette flere Værelser, hvilket kan lade sig gøre i Loftsetagen.

Hvad nu Arbejdet og Samlivet med de unge angaar, da maa det siges at have været meget fornøjeligt. Undervisningen er fulgt med Interesse. Engelsk, Navigation, Geografi og Sundhedslære er vel nok de Fag, der har lettest ved at fange Interessen.

Jeg fik i Efteraaret fra en Dampskibsfører Brev med Forespørgsel om, hvorvidt Undervisningen her tog Sigte paa at skabe gode disciplinære Forhold om Bord, og da det Spørgsmaal maaske gemmes i flere Sind, vil jeg gerne ogsaa her sige lidt derom. At man i en Gerning, der er beregnet paa at højne, stadig søger at skærpe Rets- og Ansvarsfølelsen er jo ligetil, og der er jo næppe en Læsetime, der ikke paa sin Maade maa bidrage hertil, men ganske særlig arbejdes der mod de Maal gennem de fri Foredrag, hvor der søges fremstillet for de unge de bedste Mænds Levnetsløb baade herhjemme og andetsteds. f. Eks. Gustav Adolf — Christian IV — Tietgen — N. I. Fjord — Fullon — Lord Shaftesbury m. fl.; Mænd der satte noget ind paa at naa et Maal. En Gennemgang af den danske Handels- og Søfarts-Historie maa nødvendig komme til at vise den Enhed, der belinger Fremgang og den Selvviskhed, der lægger ode. Hertil slutter sig saa de Timer, da Spørgsmaalsskassen tømmes, og hvor der bliver Lejlighed, saa vidt muligt, til at faa Svar paa alt, hvad der kan opkomme i et Menneskes Sind. Disse Timer har særlig i Vinter været saare fornøjelige.

Vi har i Vinter haft Lov at foretage Manøvrer om Bord i et af de oplagte Skibe og har benyttet os flittigt deraf, ligesom der i Skibmandsstuen er lavet adskilligt til Skibe i Havnen. Det er jo godt, naar Øvelserne tillige kan blive af praktisk Værdi. Det Modelskib, der tilhørte Fianø praktiske Sømandsskole, er i Vinter købt hertil og er et værdifuldt Undervisningsmiddel for Drengene. Af disse har vi i Vinter haft ni; de otte er nu ude som Kokkedreng. I Køkkenet er ogsaa i Aar udlært fem Kokke, og paa forskellig Maade har vi modtaget Vidnesbyrd om, at de Kokke, vi har udlært, er vel ansete.

Jeg haaber, hvad jeg her har fremstillet jævnt og ligetil maa kunne hjælpe endnu mere paa Forstaaelsen af den Gerning, vi gerne her vil øve, og skal saa kun tilføje, at som Sømandshjem kan vi glæde os ved en stedse større Tilslutning, ligesom det almindelig erkendes, at der nu søger adskilligt flere hysesøgende Sømand til

Byen end før, hvorved der for Skibene spares mange Rejsepenge.

I Understøttelse til Eleverne er i Vinter givet c. 1.100 Kr.

Svendborg. 16. 4. 09.

Vilh. Rasch.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der sluttet flere Sejlere i sidste Uge, saa at den oplagte Tonnage paa nogle faa Undtagelser nær er placeret, men Raterne er lave og uden nogen Svingning eller Bedring, og Udsigterne er ikke lysere for nogen nær Fremtid. Danmark har kun nogle faa Laster i forskellige Retninger, som uden at give Udbytte, kun tjener til at udfylde Tiden indtil Aabningen af Bottenhavet. Tyskland har intet for prompt Afskibning, og de enkelte Forsøg paa Salg af Kornlaster har ikke ført til Forretning. Vestsverig er fremdeles tom for Laster, og Østnorge har kun meget enkelte Træ- og Islaster, Bottenhav og Finskebugten er uden Forandring til noget bedre, idet Antallet af prompte Laster er for ringe til at kunne medføre Stigning. Returfragter Vest fra er mattere, og kun meget faa Fragter er fremme, saa det ser ikke lyst ud i den Fart. Flere Sejlere er gaaet i Ballast efter Kul, saa at Efterspørgsel har været større end Behovet af Tonnage for denne Vare.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

100 Sldr. D/B, Boards Kristiania/Brest 33 Frcs., 140 R. T. Is Kristianiafjord/Dieppe $8\frac{1}{2}$ Frcs., 100 Sldr. D/B, Boards Åbo/Faversham 30/, 120 Sldr. Sparrer Wiborg/Geestemünde 29 M., 220 Tons Oljekager Riga/Østengland 8/, Kanalen 9/, 250 Tons Kul Grimsby/Horsens £ 6,10. 300 Tons Kul Bridgeness/Klintebjerg £ 7, 1.600 Fade Cement Klagshamn/Åbo 65 Øre.

Hvad angaar de mindre Skibe er der i Øjeblikket gennemgaaende færre Kornlaster i Markedet, men Raterne synes ikke lavere. Memel udbyder saaledes nogle Trælaster til Kiel, Stralsund 19 à $19\frac{1}{2}$ M., Geestemünde 24 à $24\frac{1}{2}$ M., Oldenburg 25 à 26 M., Königsberg noterer 5 M. for Oljekager, Danzig 5 M. for Rug og Stralsund samme Rate for Havre. Stolpmünde noterer endnu 6 M. for Havre, hvorimod Colberg er ret mat. Roslock synes at være noget fastere og noterer $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ M. højere. Wismar staar derimod vedblivende paa $3\frac{1}{2}$ M. for Rug og kan endnu anvende en Del Skibe. Lübeck er desværre flovere og noterer nu bl. a. kun $3\frac{1}{2}$ M. til Ückermünde, altsaa $\frac{1}{4}$ M. lavere, end der sluttedes til for en Uge siden.

Kjøbenhavn sluttede fra et Par ventende Dampere for Majs til Aalborg og Aarhus 12 Øre samt for Hvede til Trelleborg 10 Øre.

Sverig er fuldstændig uforandret; Tønnen i de svenske Sundhavne beregnes for Tiden til en Uges Tid.

Norge har ikke meget at byde paa, fraregnet Feldspath til Stettin 5 M. og $5\frac{3}{4}$ M. for Bloksten.

Generalforsamlinger.

»Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft« har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Kammeradvokat Winther.

Formanden for Bestyrelsen, Grosserer Collstrop aflagde Beretning og fremlagde Regnskabet. Aaret 1908 har, om det end ikke har

været fuldt saa godt som de nærmest forudgaaende Aar, dog været et ret godt Aar for Selskabet, og Driftsoverskudet er da ogsaa kun c. 20,000 Kr. mindre end i 1907.

Udgifterne paa Omkostnings-Kontoen og Vedligeholdelses-Kontoen er i Aar en Del større end sædvanlig.

Af Nybygninger er der i det forløbne Aar fuldført og alleveret ialt 9 Fartøjer, 5 Lastdamper, 3 Lægtre og 1 Bugserbaad, medens en Sandpumpedamper til Vandbygningsvæsnets bliver færdig i indeværende Aar.

Antallet af Arbejdere har gennemsnitlig været imellem 600 og 700 Mand.

I Flydedokken har der i det forløbne Aar været optaget 99 Skibe med en samlet Tonnage af 75,779 Tons imod det foregaaende Aar 106 Skibe med en samlet Tonnage af 86,055 Tons.

I Tordokken har der været indsat 61 Skibe med en samlet Tonnage af 29,991 Tons imod det foregaaende Aar 59 Skibe med en samlet Tonnage af 26,444 Tons.

Den samlede Indtægt af begge Dokker udgør Kr. 62,928.20 imod Kr. 59,093.20 i 1907.

Regnskabet udviser et Driftsoverskud for 1908 paa Kr. 330,596. Netto-Overskudet bliver Kr. 197,190, hvoraf Kr. 40,000 afskrives paa Bygninger, Kr. 43,569 paa Maskiner og Flydedok og Kr. 26,181 paa Værftsinventaret.

Til Reservefonden henlægges Kr. 7,782, medens der til Aktionærerne udbetales 6 pCt. af Aktiekapitalen eller Kr. 60,000. Det indeværende Aar er begyndt godt. Endskønt der ingen Ordre er indgaaet endnu paa Nybygninger, har Reparationsarbejdet været betydeligt og begge Dokker uafbrudt været optaget.

Vekselmægler Erik Møller takkede for Udsigterne og henviste til, at man i Nødsfald havde Udbytte-Reguleringsfonden.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Direktør Reinhard genvalgte til Medlem af Bestyrelsen.

Havarier og Forlis.

Mahratta, Dpsk. af Liverpool, er strandet paa Goodwin Sands og bliver sandsynligvis Vrag. Skibet, der er c. 5700 Tons stort og bygget i 1892, kom fra Calcutta, bestemt til London og Dundee med en kostbar Ladning, bestaaende af The, Gummi, Jute og Ris. Skib med Ladning anslaaes til over 200,000 Pd. Sterls. Værdi. Ni Slæbedampere har forgæves forsøgt at faa Skibet flot, og efter de seneste Efterretninger fra Deal og Ramsgate, er Bjergning af Skibet opgivet, da det er brækket over paa Midten. Der er bjergnet c. 1800 Kister The i god Stand, yderligere Bjergning af Ladningen beror paa Vejret.

Courier, Evert af Hamburg, er ankommet hertil læk med en Ladning Salt fra Stade. Skibet har ved Stevns været i Kollision med en svær Isblok.

Ivar Hvidtfelt, Motorbaad af Nykjøbing S., er paa Rejsen fra Mariager til Odden med en Ladning Cement, strandet paa Sjællands Rev. Baaden havde to Mands Besætning. Desværre druknede den ene Mand, Viggo Nielsen af Kildehusens.

Adele, Galease af Barth, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Kjøbenhavn med Sukker, i Snestorm grundstødt paa Sydenden af Amager. Besætningen, 2 Mand, er reddet. Skibet er fuldt af Vand og maatte betragtes som Vrag, ligesom Ladningen er tabt.

Katrine, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Gravensten til Fakse, været i Kollision med Dpsk. »Horsens« udfør Masnedø og har faaet Skade paa Stævnen. »Katrine« er iudgaaet til Stubbejøbing.

Lovisa, 3/m Skonnert af Helsingfors, har været paa Grund i Randersfjord, men kom atter flot med Assistance af Slæbedamper. Skibet er ankommet hertil med svær Bundskade og skal reparere.

Carl, Galease af Stralsund, kom d. 15. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet hertil med en Ladning Hvide, paa Grund paa Sydenden af Amager. Flot med Assistance af Svitzers, efter at en Del af Lasten var kastet over Bord. Skibet er læk og er slæbt hertil.

Albert Zeick, Dpsk. af Rostock, kom d. 14. ds. paa Rejsen fra Stralsund til Rotterdam med en Ladning Rug, paa Grund paa Falsterbo Rev. Neptun-Selskabets Damper »Ajax« assisterer.

Freja, Galease af Marstal, har været paa Grund i Mariager Fjord, men er atter kommet flot med Assistance af Bugserbaad.

Nybygninger, Køb og Salg.

Aktieselskabet Vulcan, Stettin-Bredow, har for Tiden en 5,000 Tons Flydedok under Bygning paa Flensborg Skibsværft. I Slutningen af forrige Maaned løb de første Dele af Dokken heldig af Stablen.

Ved Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson, er i disse Dage de den danske Stat tilhørende, af Fiskeri-

kontrollen benyttede, Kuttere »Maagen«, »Ternen« og »Egir« solgt herholdsvis til Nakskov, Ero og Aalborg. Købesummen andrager 3,000 Kr. for hver. Skibene, der er i fortrinlig Stand, maatte c. 24 Reg.-Tons og skal nu omdannes til Fragtfartøjer.

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. Adolph Andersen, ank. Antwerpen 18./4. — Alexandra, Nielsen, ank. Lissabon 18./4. — Algarve, Borries, afg. Denia 18./4. til Sevilla. — Anglo Dane, Wienecke, ank. hertil 17./4. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Reval 17./4. til Rotterdam. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 4./4. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 18./4. — Arno, Strubberg, ank. hertil 10./4. — Aurora, Fischer, afg. Gibraltar 18./4. til Lissabon. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 18./4. — Beira, Lunge, laster i Stettin. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 17./4. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Stockholm 15./4. — Christian IX, Holm, ank. Antwerpen 9./4. — Dagmar, Bogvad, ank. Gjøa 7./4. — Donro, Søberg, afg. Trondhjem 17./4. til Cardiff. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 10./4. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, afg. Pillau 18./4. hertil. — Garonne, ank. Bordeaux 14./4. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 16./4. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 13./4. — Hengest, Munch, ank. Dunkerque 18./4. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Rotterdam 17./4. til Antwerpen. — Jolantha, Simonsen, ank. Pillau 16./4. — Kasan, Hansen, afg. London 17./4. til Liban. — Kiev, Jørgensen, ank. Bordeaux 13./4. — Kentneky, Andresen, laster her. — Kursk, Gommensen, ank. hertil 15./4. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 17./4. til Hull. — Loire, Craignou, ank. Windau 17./4. — Louise, Kruse, ank. Reval 12./4. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 31./3. til Boston. — L. P. Holmblad, Ørsted, afg. Tunis 17./4. til Piræus. — Moskø, Jensen, ank. Libau 15./4. — Nicolai II, Klanson-Kaas, pass. Dartmouth 4./4. for New York. — Nordjylland, Kragh, ank. London 11./4. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Bari 12./4. til Catania. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 17./4. for Windau. — Oscar II, Hempel, afg. New York 15./4. til Kristiansand. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 9./4. til Kristiania. — Perm, Christensen, ank. Libau 16./4. — Pregel, Iversen, ank. Reval 26./4. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 16./4. for London. — Seine, Dampt, ank. hertil 14./4. — Texas, Lissnor, ank. hertil 8./4. — Tyr, Thaning, ank. hertil 18./4. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 10./4. til New York.

Alfred Christensen. Urania, Clausen, pass. Skagen 16./4. for Swinemünde. — Svend, Schmidt, afg. Blyth 16./4. til Moss. — Nordland, Møller, afg. Windau 16./4. til Calais. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Windau 3./4. — England, Andersen, ank. Karrebaksmünde 13./4. — Holland, Poulsen, afg. Windau 14./4. til Brake. — Rusland, Madsen, afg. Kjøge 15./4. til Helsingør Dok. — Lady Furness, Clausen, ank. Newcastle 17./4. — Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 29./3. — Tyskland, Danstrup, afg. Libau 16./4. til Kjøbenhavn. — Belgien, Nielsen, afg. London 16./4. til Antwerpen.

H. Kirschner. Fulton, Jørgensen, afg. Livorno 16./4. til Valencia. — Newton, Andersen, ank. Livorno 4./4. — Washington, Nielsen, afg. Sønderborg 17./4. til Forthet.

Frø. Ansta, Bagger, afg. Buriana 14./4. til Liverpool. — Freja, Nielsen, afg. Grimsby 14./4. til Kalundborg. — Vera, Thing, ank. Kjøbenhavn 7./4.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hanch, ank. Kings Lynn 9./4. — Henrik Bielke, Hansen, ank. Kiel 15./4. — Ove Gjedde, Jans, afg. Catania 14./4. til Hamburg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosario 30./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Gloucester 9./4. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Svendborg 15./4. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. San Nicolaas 27./3. til Rotterdam. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. New York 15./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Syracuse 14./4. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Newcastle 6./4. til Livorno. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 4./4. til Ingrannort. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Hull 14./4. til Riga. — Johan Siem, Nielsen, ank. Korsør 14./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 16./4. — Nawa, Dahl, ank. Genoa 14./4.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Torre-del Mar 16./4. til Cadix. — Nautik, N. Nielsen, ank. Esbjerg 11./4. — Nordsøen, Gram, afg. Rotterdam 16./4. til Methil. — Gerda, Thøgersen, ank. Genoa 13./4. — Ellen, Hansen, afg. Savona 15./4. til Catania.

— Fylla, Christensen, ank. Windau 12./4. — Cito, Jepsen, ank. Hamburg 13./4. — Napoli, Briuch, ank. Tarragona 13./4. — Dagmar, Mathiasen, afg. Friedrichstadt 17./4. til Hamburg. — Alfa, Sørensen, afg. Esbjerg 15./4. til Antwerpen. — Inger, Larsen, afg. London 16./4. til Aviles. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Königsberg 16./4. til Libau. — Laura, Pedersen, afg. Königsberg 17./4. til Rotterdam. — Johannes, Mikkelsen, pass. Helsingør 12./4. til Bayonne. — Bodil, Uldall, afg. Hamburg 15./4. til Finit.

Mercur. Vulcan, Nielsen, ligger i Helsingør. — London, Bom, ank. Pillau 14./4. — Paris, Tholander, ank. Hull 15./4. — Bryssel, Kaas, afg. Marseille 17./4. til Benisaf.

Vulcan. Berlin, Krogh, afg. Port Talbot 2./4. til Sierr Leone. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Bathurst 10./4. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 11./4.

Jylland. Ingrid, Winther, pass. Portland 17./4. for Oxelø-sund.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Blyth 17./4. til Memel. — Mary, Clausen, ank. Memel 17./4.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Reval 12./4. — Rus-sia, Poulsen, ank. Libau 16./4. — Carl Hecksher, Starck, ank. Barry 9./4. — Dania, Petersen, ank. Leith 14./4. — Nor-mannia, Erichsen, ank. Nicolajeff 10./4. — Euxinia, Lund, afg. Kristiania 2./4. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 7./4. — Livonia, Lindberg, ank. Rotterdam 13./4.

Bstersøen. Cimbric, Poulsen, afg. Filadelfia 1./4. — Pa-tria, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 17./4. — Gratia, Sørensen, afg. Borge 7./4. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 9./4.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Blyth 8./4. — Gallia, Peter-sen, afg. Progreso 14./4. — Calodonia, Storm Hansen, afg. Cienfuegos 11./4. — Sarmatia, Petersen, afg. Mobile 28./4. — Kotonia, Rasmussen, afg. Cardiff 1./4.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Libau 13./4. — Granaria, Jørgensen, afg. Vera Cruz 12./4. — Carbonia, Mathiasen, ank. Libau 12./4. — Estonia, Wiuekler, ank. Stettin 11./4.

Dan. Fiona, Hansen, ank. Barry 10./4. — Selaudia, Troensegaard, afg. Methil 14./4. — Secalia, Jensen, ank. Boston 13./4. — Frumentia, Andersen, afg. New Orleans 15./4. — Boscia, Skovgaard, afg. New York 8./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Plymouth 12./4.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Libau 15./4. — Brattingsborg, Suenson, ank. Swinemünde 19./4. — Fly-dorborg, Jørgensen, ank. London 15./4. — Fredensborg, Fischer, ank. Korsør 13./4. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Göteborg 10./4. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Burntisland 12./4. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 18./4. — Rosenborg, Suenson, ank. Königsberg 6./4. — Stjerneborg, Lund, afg. West-Hartlepool 16./4. til Kjøbenhavn. — Uranienborg, Schmidt, ank. Reval 2./4.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Winther, ank. Kjøbenhavn 17./4. — Silkeborg, Pedersen, afg. Windau 16./4. til Ghent. — Skodsborg, Agerlin, ank. Newcastle 10./4. — Tuborg, Schmidt, afg. Windau 16./4. til Rotterdam. — Ulls-borg, Møllerup, ank. Ghent 16./4. — Vordingborg, Petersen, afg. Rotterdam 16./4. til Sunderland.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Hull 15./4. — Dansborg, Kühl, ank. Calais 15./4. — Jøgersborg, Larsen, ank. Cardiff 4./4. — Taarnborg, Matzen, ank. Libau 6./4.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Fife 13./4. til Libau.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Memel 13./4.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Reval 17./4.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Rotterdam 16./4. til Methil. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Svendborg 11./4.

Havet. Fyen, Andersen, ank. London 16./4.

Rossia. Generalkonsul Elissejef, Kofoed, afg. Blyth 15./4. til Swinemünde.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Huelva 15./4. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Cette 17./4. — Martha, Christensen, afg. Blyth 14./4. — Elua, Ratje, afg. West-Hartlepool 17./4. — The-rose, Pederson, afg. Nizza 13./4. — Simone, Møller, afg. Mo-naco 14./4. — Jeanne, Löffler, ank. Blyth 9./4. — Vera, Riso, afg. Monaco 8./4. — Daisy, Lageson, ank. Aguilas 10./4.

Det estasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Göteborg 16./4. til Antwerpen. — Bintang, Gabe, ank. Middlesbrough 14./4. — Samui, Licht, afg. Suez 9./4. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, ank. Shanghai 14./4. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Bangkok 7./4. — Cathay, Kruse, afg. Penang 7./4. — Ban-dou, Thomsen, afg. Port Suid 11./4. til Marseille. — Indien oplagt i Kjøbenhavn. — Sibirien, Rambusch, afg. Funchal 26./3. til Capetown. — Cambodia, Knudsen, afg. Marseille 6./4. til Havre.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Port-laud 8./4. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Lu-cia 17./4. — St. Croix, afg. London 17./4. til Kjøbenhavn.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Blyth 14./4. — Emanuel, Hansen, ank. Helsingør 15./4.

Torm. Sara, Jensen, afg. Libau 14./4. — Helene, Søren-sen, ank. Helsingør 17./4. — Sjælland, Sørensen, ank. Rot-terdam 13./4. — Agnote, Petersen, ank. Blyth 16./4. — Her-mina, Hansen, afg. Kolding 17./4. — Alice, Schultz, ank. Odense 15./4.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. Swau-sen 17./4. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Bandholm 17./4. — G. Koch, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 15./4. — H. C. An-dersen, Rasmussen, ank. Sunderland 18./4. — Chr. Chri-stensen, Rasmussen, ank. Cardiff 13./4. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Kjøbenhavn 15./4. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Rotterdam 14./4. — Ajax, Brøsen, afg. Hull 16./4. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ghent 18./4.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Storm, ank. Esbjerg 15./4. — Ella, Olsen, afg. Alborg 15./4. til Arendal. — Urda, Jacobsen, afg. Kristians-sund 14./4. til Cadix.

Fans. — Nordby. Prins Valdemar, Hansen, ank. Natal 6./4.

Fans — Sønderho. Elisabetha, Andersen, afg. Rio Grande 16./4. til Altoua.

Svendborg. Christian, Jørgensen, ank. Drobak 9./4. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Stettin 9./4. — Cornwall, Pe-tersen, ank. Stettin 9./4. — Brødrene, Jørgensen, ank. Duzzig 9./4. — Vera, Jensen, ank. Drobak 9./4. — Erik, Hansen, ank. Paimpool 5./4. — Union, Olsen, ank. Kristiansund 7./4. — Bel-loua, Larsen, ank. Rye 8./4. — Ivar Hvitfeldt, Henriksen, ank. Stettin 8./4. — Althea, Skovgaard, ank. Swinemünde 9./4. — Meta, Møller, ank. Kragerø 12./4. — Doris, Kobbke, ank. Dieppe 13./4. — Frits Emil, Nielsen, ank. Kristiania 14./4. — London, Andersen, ank. Montrose 13./4. — Laura, Bang, ank. Holmestrand 13./4. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Drobak 13./4.

Æra. Marie, Boye, ank. Holtenuu 13./4. — Mette, An-dersen, ank. Halmstad 15./4. — Hosanne, Raabaugo, ank. 14./4. til Wemyss. — Amor, Rasmussen, ank. 14./4. til Burntisland. — Ellen, Lauritzen, ank. Sandefjord 14./4. — Marthug, Friis, ank. Beringfjord 14./4. — Marie, Weber, ank. Granton Harbour 15./4. — Svalen, Rosenbeck, ank. Leith 15./4. — H. C. Chri-stensen, pass. Prawle Point 13./4. østg. — Caroline, Chri-stensen, ank. Burntisland 16./4. — Neptun, Jensen, ank. Kjøben-havn 16./4. — Fredrik & Ane, Oulsen, ank. Boness 16./4. — Norden, Rasmussen, ank. Cardiff 15./4. — Nauta, pass. Dun-geness 14./4. vestg. — Hebe, pass. Prawle Point 13./4. østg. — Søjerskransen, Schmidt, ank. 16./4. til Newcastle. — Her-kules, Bager, ank. Swinemünde 17./4. — Emanuel, Bager, ank. Boness 17./4. — Svane, Møllmann, ank. Middlesbro 16./4. — Rigmor, Petersen, ank. Aalborg 16./4. — Freya, Nielsen, ank. West Wemyss 16./4. — Viking, Weber, ank. Dysart 16./4. — Juliaue, Christensen, ank. Newcastle 16./4.

Efterretninger for Søfarende.

Fyr midlertidig slukket. Ljshage. Samsø. Kattegat. Ljshage Fyr er slukket. Det vil suarest muligt atter blive tændt.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 20. April 1909. — Lovforslaget om Tilsyn med Sejlskibe. — Fra Somnudsøjskolen. — Fragtmarkedet. — General-forsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

Udbyttet for Aaret 1908 udbetales med 5 pCt. paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, fra Kl. 11—1, mod Aflevering eller Indsendelse af Kupon Nr. 6.

Kjøbenhavn, April 1909.

Bestyrelsen.

**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.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviand til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
Københ. C. Telf. H. 1728.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedle.

Skibsfører.
En Fører til en Galease, 70 Tons d. w., søges. Skibet kan ogsaa købes billigt.
Fr. Langermann & Co., Aarhus.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviand samt Skibsinventar, Ankre. Kæder etc.

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

Tigr.: „Hansent“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lastingeplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnaköldavik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

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.

Friedrich Mentz

Damp- og Sejskibsmægler.
Rostock og Warnemünde.

Tel.-Adr.: Helmentz-Rostock.
Telefon 1212.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsprovianterling.
Al Slags Proviand samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Berg, Nexø

Skibsprovianterling & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.
Al Slags Proviand og Skibsførnødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Jens Grouleff, Aarhus

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

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering
Kjøbenhavn.

AXEL LUND

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28263
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 23

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.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget hørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

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.

OSKAR ENSTRØM

Skeppsklarerare i Neder Kalix
Etablerad 1859.

Tel.-Adr.:

„Enstrøm, Neder Kalix“.

Garanterer färm expedition
ock reel behandling.
Sjelf närvarande vid lastplat-
sarna ock beväcker fartygens
intressen.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30.

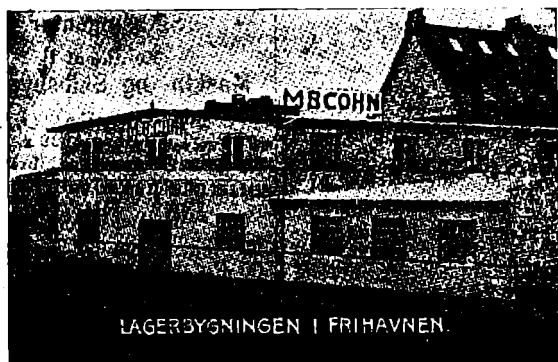
Kjøbenhavn, Fredag den 23. April 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amlante.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

Køb Deres Forbrug af



Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
 Levanger — — — — — 7.00
 Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
 til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.

Vesterbrogade 54. Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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
-------------------------------	--	--	---

**Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.**

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

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
 og
Narva (Hungerburg)
 (Rusland)
 Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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.

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

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
 Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenzure. Telefon-Nr. 42

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.

Kellock's Salg.

Laveste Salgspris £ 150,000 for hver.

Efter Begæring af Pant-havere lader d'Hrr. Kellock bortsælge ved Auktion, som afholdes d. 11. Maj 1909 Kl. 2.30 Em. i „The Baltic Exchange“, London (hvis der ikke forinden ved privat Underhandling er disponeret over dem) de ny Turbine Passenger-Dampere

„Heliopolis“ og „Cairo“

bygget paa Clyde til L'loyds højeste Klasse paa Fairfields S. B. & Eng. Co. Ltd. Forsynet med Parsons Træskrueturbiner. 8 Cyl. Kedler med Howdens kunstige Træk. Ved Prøvefarten opnaaedes 20,6 Knob. Luksuriøs Udstyrelse for 709 første Klasses- og 281 anden Klasses Passagerer. Tre Dæk foruden tre Promenadedæk. Vand-Ballast. Indretning for traadløs Telegrafering. Komplet Installation af elektrisk Lys. Køle-Anlæg etc. Ventilret og opvarmet over det hele efter Thermostat Systemet. Dimensioner: Største Længde 545 Fod. 525,8 Fod m. Perpd. × 60,3 Fod × 38 Fod. Uden Garanti for Enkelthederne.

Begge Dampene ligger i Marseilles. Man henvender sig angaaende Salgsbetingelser og nærmere Oplysninger til Skibsmæglerne C. W. Kellock & Co. 27 St. Mary Axe. London. E. C. Telegram-Adresse: Kellocks London.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.
Kobenh. C. Telf. H. 1728.



LANDMANDSBANKEN

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

OLSKIND

kemisk præpareret Olieøj

klæbefrit, blødt, holdbart.

Medalje i Trondhjem 1908.

Forlang altid Olskind.

Faas hos alle Skibsproviant- og Ekvipagehandlere.

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 faaste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

„Danskelloyd“.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafica Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

Friedrich Mentz

Damp- og Sejlskibsmægler.

Rostock og Warnemünde.

Tel.-Adr.: Helmentz-Rostock.

Telefon 1212.

Helge Stabell,

Skibsingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Jagt „Aurelia“,

22 Reg. Tons, 57 Tons d. w.
30 Fv. Brænde. Rep. 1906/07
for 3500 Kr. Lugen 16', 2
Stel Sejl, flot udhalet, sælges
billigt.

Aage Bruhn,

Kjøbenhavn.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

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.
Carlsøffermann, Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smith.
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

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

Kjøbenhavn, den 23. April 1909.

Kjøbenhavns Havneforhold. Efter hvad vi erfarer, har der i den senere Tid i Landmandsbanken været afholdt forskellige Møder angaaende Forholdene ved Kjøbenhavns Havn mellem fremragende Repræsentanter for vore store Rederier, og i nogle af disse Møder har baade Handelsministeren og Havnekaptajnen deltaget. Det foreløbige Resultat er, at der fra Handelsministeriets Side er rettet en Henvendelse til Trafikministeriet, hvorunder Havnen sorterer, om at nedsætte en Kommission, som skal have til Opgave at overveje, hvad der i Handelens og Skibsfartens Interesse kan gøres for at afbøde de til Stede værende Ulemper, og at stille Forslag til en Nyordning af vore Havneforhold.

Konnossementer til russiske Havne. Ved Udfærdigelse af Konnossementer til Petersborg, Riga og andre russiske Havne, bør følgende iagttages, skriver et svensk Firma til »Norg. Sjøfartst.«:

Konnossementerne bør optage Kolliantallet og Varens Vægt saavel med Bogstaver som med Tal. Ordet Kollimaa ikke anvendes, men derimod Emballagens virkelige Benævnelse, Kasse, Pakke, Fad, Kurv, Stykker o. s. v. Flydende Varer maa angives i Kilogram, ikke i Rummaal. Mærkerne i Konnossementerne maa være overensstemmende med Varens Mærker, f. Eks. med Trykstil paa begge Steder, og ikke med Skrift. Ingen Raderinger, Overstrygninger eller Forandringer maa forekomme i Konnossementerne. Varerubriker som »Diverse«, »Handelsvarer« eller lignende maa heller ikke forekomme.

Mæglerfirmaet Nic. Heimbürger i St. Petersburg meddeler, at Kanalen fra Kronstadt til St. Petersburg i Løbet af det sidste Par Aar er bleven uddybet til 28 Fod op til Elevatoren; dette gælder dog ikke Morskajo Priston, Barotschni Basin eller Gutuyewsky Basin.

Samtidig minder Hr. Heimbürger om, at i Ladnings-Manifester til Rusland maa ethvert Konnossement specificeres for sig og forsynes med Mæglerens Stempel og Underskrift. Mange Dampere er blevet mulkeret for ikke at have opfyldt dette Paabud.

Firmaet Radau & Co. i Kronstadt meddeler os d. 18. April, at Isen paa Nevasfloden er brudt op i en Længde af 23 Verst fra sit Udløb, og at den kan ventes at blive isfri i de nærmeste Dage.

Imidlertid rapporteres der fra Hogland, at Isen derfra og omtrent helt ind til Kronstadt ligger fast og stærk endnu, saa det maa antages, at Kronstadt ikke vil være tilgængelig før den første Uge i Maj. Udsigterne tyder nærmest paa, at det kan blive noget senere.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 21. April. (Ritz. Bur.) For Bjergning af Damperen »Zelandia« af Ghent, der d. 28. November 1908 grundstødte ved Rønne, tilkendtes der i Dag ved Sø- og Handelsretten Svitzers Bjergningsentreprise 18,000 Kr.

Skibes Sødygtighed. Fra Udenrigsministeriet har Ministeriet for Handel og Søfart modtaget Meddelelse om, at »Lloyd's Register of British & Foreign Shipping« i London har bemyndiget sine Surveyors i Storbritannien og Irland til — i Lighed med dets Surveyors i Udlandet — i paatrængende Tilfælde at udstede midlertidige Certifikater angaaende Skibes Sødygtighed efter stedfunden Grundstodning eller anden Søulykke.

Kontorchef i Ministeriet for Handel og Søfart J. E. A. Krogh er under 21. ds. indtraadt som Medlem i Lastelinie-Kommissionen af 27. Januar d. A.

Lovforslaget om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

Det af Folketinget nedsatte Udvalg til Behandling af Lovforslaget om Tilsyn med Sejlskibe m. m. har d. 20. ds. afgivet følgende Betænkning:

Under Udvalgets Behandling af Lovforslaget har der fra alle Sider været Enighed om, at dette bør fremmes endnu i denne Rigsdagssamling. Alene Vedtagelsen af Tillæget til den engelske »merchant shipping Act«, hvilket Tillæg fra 1. Oktober d. A. bringes til Anvendelse paa alle udenlandske Skibe, saalænge de er i en engelsk Havn, gør det nødvendigt at bringe vor Lovgivning i nær Overensstemmelse med bemeldte Tillægs Fordringer til Skibenes Forsyning med visse Redningsredskaber m. m., saafremt man fra dansk Side vil udgaa de Ulemper, som ellers vil fremkomme.

Dette Hensyn har dog ikke været enbestemmende for Udvalgets Stilling til Forslaget. I første Række maa her nævnes Kravet om Beskyttelse for det Mandskab, der farer med vore Sejlskibe, og medens man allerede for Dampskibenes Vedkommende har Tilsynsloven af 13. Februar 1903, savnes for Sejlskibene tilsvarende Lovbestemmelser. Udvalget anser det imidlertid for Lovgivningsmagts Pligt at værne det søfarende Mandskab imod, at Rederne — med eller imod bedre Vidende — sender gamle, raadne, eller paa anden Vis usodygtige Skibe ud paa Søen, hvorved Mandskabets Liv i særlig Grad udsættes for Fare, og til Forebyggelse heraf mener Udvalget, at det foreliggende Forslag med de faa Ændringer, som foreslaas indført, vil virke ret tilfredsstillende.

Man har vel fra Udvalgets Side ønsket i endnu højere Grad at beskytte Mandskabet og har bl. a. taget saavel Spørgsmaalet om Skibenes forsvarlige Bemanning som ogsaa Spørgsmaalet om Lægevisitation og Skibenes Forsyning med fornøden Medicin op til Drøftelse, men da disse Spørgsmaal ikke alene berører Sejlskibene, men ogsaa Dampskibene, har man ikke derom villet stille Ændringsforslag til nærværende Lovforslag, saa meget mindre, som Ministeren for Handel og Søfart under Forhandling med Udvalget har udtalt sin Villighed til at tage de omhandlede Spørgsmaal op til velvillig Overvejelse.

Angaaende Udgiften for det Tilsyn, som efter Lovforslaget skal foretages, har man fra en enkelt Side i Udvalget ment, at denne egentlig helt burde lægges over paa Rederierne, men man har dog ikke fundet sig foranlediget til at stille Ændringsforslag desangaaende.

Udvalget tiltræder de to Ændringsforslag, som er stillet af Ministeren for Handel og Søfart, og hvorved det paalægges mindre Skibe mellem 20 og 50 Tons at medføre Baad eller Pram, i Stand til at optage alle om Bord værende Personer, og det stiller selv Ændringsforslag om, at Tilsynsmændene udnævnes paa Aaremaal.

I Henhold til foranstaaende stilles følgende

Ændringsforslag:

Til § 2.

Af Ministeren for Handel og Søfart, tiltraadt af Udvalget:

1) Under Litra h tilføjes som 3die Stykke: »Er Skibet 20 Tons eller derover, men ikke over 50 Tons, skal det have en brugelig Baad eller Pram i Stand til at optage alle om Bord værende Personer.«

Til § 7.

Af Ministeren for Handel og Søfart, tiltraadt af Udvalget:

2) I 2det Stykke, 2den Linie efter Ordet »Fiskeri-kontrol« indsættes: »(Fiskeriinspektionsskibe)«.

Til § 9.

Af Udvalget:

3) I 1ste Stykke, 2den Linie, efter Ordet »udnævnes« indsættes: »for fire Aar ad Gangen«.

Forslaget til midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie.

Det af Folketinget nedsatte Udvalg til Behandling af Forslaget til midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie har d. 20. ds. afgivet følgende Betænkning:

For dette Lovforslags Vedkommende gælder i endnu højere Grad end for Lovforslaget om Tilsyn med Sejlskibe m. m., at det af Hensyn til »the merchant shipping Act« af 1906, maa anses for nødvendigt at bringe vor Lovgivning paa dette Omraade i saa nøje Overensstemmelse med den engelske som vel mulig, idet nemlig de engelske Bestemmelser angaaende Afmærkning af Lastelinie vil finde Anvendelse paa alle udenlandske Skibe, som efter 1. Oktober d. A. befinder sig i en engelsk Havn. Det vil derfor være nødvendigt, at ethvert dansk Skib (Dampskibene medindbefattet), som efter den nævnte Dato anløber en engelsk Havn, er forsynet med et af den britiske Regering anerkendt Lasteliniemærke, saafremt det vil undgaa at udsætte sig for Strafansvar eller for at blive anset for usikkert og som en Følge deraf blive stoppet.

For engelske Skibe i Kystfart gælder vel den Regel, at de er undtagne fra Bestemmelsen om Lasteliniemærke, naar de er under 80 Tons, men da denne Indrømmelse næppe vil blive gjort fremmede Skibe af samme Størrelse, saa kan Udvalget tiltræde det Ændringsforslag, der er stillet af Ministeren for Handel og Søfart, og som gaar ud paa at stryge den Begunstigelse, der ellers i Følge Lovforslaget var stillet Sejlskibe af under 80 Tons i Udsigt.

I Henhold til foranstaaende stilles følgende

Ændringsforslag:

Af Ministeren for Handel og Søfart, tiltraadt af Udvalget:

Til § 1.

1) I § 1, 1ste Linie, udgaar Ordene: »— Sejlskibe af under 80 Tons dog undtagne —«.

Til § 7.

2) I 1ste Linie ændres Ordene: »dansk Skib«, »søgaende« og »Tons« til: »dansk Skib« og »søgaende«.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ¹¹/₁₀₀₀, afsagt den 10. Marts 1909.
Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise

mod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampere »Fair Head« af Belfast.

Den 20. December 1908 Kl. 4 Em. kom Dampere »Fair Head« af Belfast, paa Rejse fra Riga til Hjemstedet med en Ladning Hør og Hamp samt en Dækslast Træ, paa Grund ved Sallholm. Skibet, der i det taagede, men stille Vejr var gaaet med mindsket Fart, kom til at staa paa den noget stenede Grund med Stævnen i N. Ø. til N.

Skibet sogte forgæves at komme af Grunden ved egen Maskine, pumpede Agterlanken læns og hev ind paa sit udsatte Anker men uden Resultat; der sluttedes derfor efter fire Timers Forløb Kontrakt med Svitzers Bjergningsentreprise, hvorved det overdroges Entreprisen at bjerge Skib og Ladning ind til Kjøbenhavn for en Bjergeløn, der skulde fastsættes af den permanente Voldgiftskommission sammesteds; Kontrakten indeholdt iøvrigt de i slige Tilfælde sædvanlige Bestemmelser.

Bjergningsdamperne »Hertha« og »Skandinavien« begyndte at slæbe, efter at hele Agterdækslasten og noget af Forlasten var udlossen til et Par Lægtene, der i Løbet af Natten og næste Dag kom til Stede med en Del af Kastrup Bjergelav. Efterat Bjergningsdamperen »Valkyrien« havde afløst »Skandinavien« og havde givet sig til at slæbe for fuld Kraft sammen med »Hertha«, kom »Fair Head«, hvis Maskine havde medvirket, flot Kl. c. 9½ Aften den 21. December. Ialt var da lossen 35—40 Std. Dækslast og udpumpet c. 200 Tons Vand af Ballasttanken. Skibet, der var tæt, gik næste Dag, ledsaget af »Valkyrien«, ind til Kjøbenhavn, hvor en foretagen Dykkerundersøgelse viste, at Skibet, bortset fra lidt Afskrabning i Bunden og et Par smaa Bøjninger af Slingrekølen, var ubeskadiget, hvorfor det efter udstedt Sødygtighedsattest kunde fortsætte sin Rejse.

»Fair Head«, der er 29 Aar gammel, har en Værdi af 53,000 Kr., medens Værdien af Fragt og Ladning udgjorde c. 212,000 Kr.

Efterat den indgaaede Voldgiftsoverenskomst var bleven opsagt fra Skibets Side, har Citanten, A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, ved nærværende Ret som vedtaget Værneting paastaet Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampere »Fair Head« af Belfast, tilpliglet at betale Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Naar nu Hensyn tages dels til det forholdsvis beskyttede Sted, hvorpaa Skibet stod, de gunstige Vejrforhold under og efter Bjergningen, den lette Adgang til Hjælp fra Kjøbenhavn, de's til det betydelige Materiel og Personal, som medvirkede, de bjergede Værdier og den Omstændighed, at den største Del af Ladningen var let fordervelig, findes en Bjergeløn af 9,000 Kr. med Renter som paastaet at kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger hæves som indbefattet i dette Beløb.

Frugtmarkedet.

Efter at Paaskehelligdagene havde forvoldt en Del Afbræk i Befragtningerne næsten allevegne, gaar Forretningerne nu igen deres jævne Gang, men naar lige undtages La Plata, som gradvis har bedret sig i de sidste Par Uger og som viser en fast Tendens for prompte Baade, frembyder ingen af de andre Markeder nogen Momenter af særlig oplivende Natur. Østen ligger nok til Dels taalelig godt, og adskillige ganske gode Afslutninger har fundet Sted fra Wladivostock, Dalny, Calcutta etc., men derimod viser Rispladserne, Bombay og Kurrachi ikke meget Liv for Tiden. Udvider Begæret sig fra La Plata, hvortil der er al mulig Udsigt, idet nemlig Majs-

høsten i næste Maaned menes at vilde blive meget betydelig, kan det godt være, at ogsaa Nordamerika vil bedre sig, hvilket er saa meget mere sandsynligt, som ny Markeder (Kanada Træ- og Ertsfarten) nu kommer til. Hvad de evropæiske Markeder angaar, da ligger de alle daarligt, men den forestaaende Genaabning af Botten og Hvidehavet vil jo sprede Tonnagen noget mere og forhaabentlig bevirke nogen Opgang hist og her. Paa Kulpladserne i Wales og paa Tynen er Lastetønnen temmelig optaget for Tiden, og Afskiberne dækker sig derfor ikke med mere end den absolut nødvendige Tonnage, hvorfor Kulfragterne gennemgaende er utilfredsstillende, saavel til Østersøen som til Middelhavet, men der er nærmest Tendens til Bedring, ikke mindst fordi Returfragterne holder sig saa lave. Til La Plata er akkurat det modsatte Tilfælde, og fra Cardiff betales nu kun knap 10/ til de nedre Havne, medens 11/ à 11/6 med Lelighed kunde faas for et Par Uger siden og over 12/ i Slutningen af Februar.

Det østlige Marked viser stedvis Opgang, saaledes f. Eks. Kalkutta, som sidst har betalt 18/3 Dødvægt til udsøgt Havn pr. Maj, hvilket er 2/ pr. Ton mere end for 14 Dage siden. Fra Bombay sluttedes til 13/ efter almindelig Skala (10,000 Tons Baad) til to Lossehavne U. K. eller Kontinentet, og fra Wladivostok opnaede prompt 6,500 Tons Baad 24/6 for Korn til én Havn, 25/ to Havne. For Kul fra Moji til Singapore betales 3 Dollars.

Sortehavet etc. har skuffet. Der indtraadte umiddelbart efter Paasken en lille Bedring, men ved stort Udbud af Tonnage gik Markedet snart tilbage igen. Fra Kherson med Komplettering i Odessa eller Nikolajeff er sidst betalt 6/6 à 6/7½ til London eller Rotterdam, 6/9 à 7/ Hamburg eller Weseren. Fra Sulina til L. H. A. R. betales 6/6 og fra Donauen 7/6 à 7/7½, Hamburg 6 d. ekstra, alt pr. prompt. For Salt fra Eupatoria akcepterede en Maj Damp (5000) 9/6 til Pernau.

Middelhavet ligger meget utilfredsstillende, og saa at sige alle de Fragter, der noteres, giver Tab. For Erts er der sidst sluttet til 6/ Barreiro/Rouen, 4/3 Algier/Jarrow, 5/3 San Juan/Rotterdam, 8/6 Huelva/New Orleans eller Galveston, alt med fri Despatch. For Fosfat betales 6/ Sfax/Nantes (4,000 Tons Baad) og for Svovl 6/6 Sicilien/Oporto (1,200 Tons Baad). Ertsraterne fra Bilbao er lave paa Basis af 3/9 à 3/10½ Middlesbro, 3/6 Newport, 4/ Rotterdam.

Nordamerika har kun taget meget lidt Tonnage, og Raterne holder sig lave. For Petroleum i Kasser betales 16 Cents fra Philadelphia til to japanske Havne og for Kul 8/6 til Philadelphia. Wilmington fragtede et Par Dampere for Bomuld til 19/ à 19/6 Liverpool eller Bremen. Fra Golfen sluttedes nogle enkelte Trælaster, og der betales mellem 101/3 og 105/ til River/Plate, omkring 70/ til U. K. eller Kontinentet (H. H.). Paa Netto Charter fragtedes intet, og de kanadiske Træpladser har heller ikke vist noget Liv. For store Dampere i Maanedstragt er 3/ Dødvægt for Levering i U. S. Tillagelselevering Evropa det bedst opnaelige.

La Plata Markedet viser yderligere Bedring, og i Særdeleshed for prompte Baade er Begæret godt. For saadanne betales fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet indtil 15/ à 16/ for c. 3,000 Tons Baade, indtil 14/9 for c. 4,500 Tons, men pr. anden Halvdel Maj til ultimo Juli er Raten 1/ à 1/9 lavere. Fra Bahia Blanca sluttedes sidst til 14/, og fra Buenos Aires til 13/6, prompt.

Østersømarkedet er i en elendig Forfatning, idet der næsten ingen prompte Laster findes, hvorimod Tonnage er meget rigelig. Riga er medens disse Linier skrives endnu ikke aaben, men der ligger adskillige Dampere i Isen i Bugten og venter paa at komme ind. Der noteres kun 18/ D/B. til London eller Hull, Fres. 24/25 Antwerpen, 26 Rouen, Fres. 17 Hør til Dunkerque, Fres. 27 pr. Favn Kortprops til Calais. Fra

Libau og Windau sluttes der kun ganske minimalt; sidst betalte Rater til London eller Rotterdam er 8½ à 8¾ d. Havrebasis. Heller ikke de tyske Pladser har noget af Betydning at byde paa. St. Petersburg ventes ikke at blive tilgængelig førend 5.—10. Maj.

Kulfragterne er lavere til Sydamerika, men i andre Retninger er der ingen Forandringer af væsentlig Betydning. Forretningen gaar overalt trent. Der er sidst sluttet til 3/9 à 4/ fra Tynen eller Forth til Kronstadt, samme Rater til Riga, 4/ Wear/Hangø (1,800), 4/3 Tyne/Stockholm, 3/6 à 3/9 Tyne eller Forth/Swinemünde 4/3 Tyne/Königsberg (1,750), 3/3 Hamburg, 6/6½ Carthagena (2,000), 7/ Bari (3,000), 6/ Hull-Aleksandria (4,200). Blandt Befragtningerne fra Cardiff nævner vi 4/1½ Aarhus (2,200), 5/ Stockholm, 5/9 à 6/ Gibraltar, 6/6 à 6/9 Genua, 7/4½ Venedig, 5/9 à 5/10½ Port Said, 7/9 Colombo, 6/ Madeira, 10/ River Plata.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Myren«

holdt d. 26. Marts Generalforsamling. Overretssagfører V. S. Salomonsen dirigerede.

Forretningsforenen, Skibsmægler Chr. Sæss, aflagde Beretningen, hvoraf fremgik, at Aaret begyndte med yderst slette Fragter, der desværre holdt sig. Da man kun havde sikret sig ganske enkelte Kontrakt-Rejser, maatte man tage Markedet, som det kom til at ligge. Naar et større Antal Kontrakter ikke var overtaget, var Grunden den, at man havde ment kun at burde slutte i Forvejen til virkelig ordentlige Rater.

I Anledning af de daarlige Fragter var der foretaget rigelig Oplægning, navnlig for de ældre Baades Vedkommende.

Princippet havde været, at ligge stille, naar de derved forbundne Udgifter var mindre end ved at sejle. Der havde været adskillige Havarier, baade Grundstødninger med større Bundskader og mindre Skader og Kollisioner.

Skibene havde opsejlet en Brutto Fragt af Kr. 935,527.6, som med Fradrag af Driftsudgifterne gav en Netto Fragt af Kr. 31,263.32. Med Fradrag af Udgifter til Renter, Omkostninger, Havarier og Administration var der et Underskud af Kr. 45,829.19. Regnskabet udviste saaledes et Underskud, hvilket var første Gang i den Tid, Selskabet havde eksisteret.

Mod Hensyn til Udsigterne for 1909 havde dette Aar foreløbig ikke givet 1908 noget efter i Retning af daarlige Fragter, dog syntes der i Øjeblikket at være en Tendens til Bedring.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter d'Hrr. Axel Selmidt og O. Skovgaard Petersen genvalgtes til Medlemmer af Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1868

har afholdt ordinær Generalforsamling i Ronne.

Overlærer Øllgaard dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Konsul Lyngberg, aflagde Beretning, og Selskabets Forretningsfører, Sparekassedirektor Lund, fremlagde Aarsregnskabet.

Skønt det forløbne Aar har været usædvanlig daarligt for Skibsfarten i al Almindelighed, havde de slette Konjunkturer dog ingen Indflydelse haft paa Selskabets Virksomhed, der jo udelukkende bestaar i fast Rute fart. Brutto Indtagten havde da ogsaa været i jævn god Stigning. Saaledes er Passagerfragten paa Kjøbenhavns—Ronne steget med Kr. 13,119.51 og Godsfragten med Kr. 10,205.23. Det opsejlede Overskud er c. Kr. 25,000 større end i 1907. Da Selskabets Skibe efterhaanden er kommen til at repræsentere forholdsvis høje Værdier, maa det imidlertid ikke lades ude af Betragtning, at der aarlig bør afskrives store Beløb herpaa, og det vil derfor være nødvendigt aarligt at opsejle stadig større Beløb.

I Henhold til en Bestyrelsen givne Bemyndigelse blev der i December udbudt Kr. 160,000 ny Aktier, der i Følge Lovene forbeholdtes de ældre Aktionærer til pari Kurs, hvoraf tegnedes Kr. 96,300. Det resterende Beløb, Kr. 63,700, blev derefter i Januar udbudt til en Kurs af 105 og overtegnes med 30,300 Kr.

Indtægterne og Udgifterne for det forløbne Aar er henholdsvis Kr. 443,028.59 og Kr. 320,466.94. Det samlede Overskud udgør ialt Kr. 123,124.77. Heraf er afskrevet paa Skibene Kr. 47,010.90, medens Kr. 33,600 udbetales til Aktionærerne.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt d. 20. ds. ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Overretssessor Timm.

Til Forhandling var et fra Kaptajn Th. Bjarnarsson fremstillet Forslag om, at der tillægges Foreningens fraværende Medlemmer Stemmeret paa Generalforsamlingen.

Formanden, Kaptajn Knudsen, oplyste, at 24 Medlemmer havde indsendt Børgning til Bestyrelsen om at indkalde en ekstraordinær Generalforsamling med nævnte Forslag som Forhandlings-emne. Bestyrelsen havde imidlertid den Opfattelse, at Forslaget maatte nærmere præciseres og fandt samtidig Tidspunktet passende til at foretage forskellige andre Lovændringer. Bestyrelsen stillede derfor et Ændringsforslag paa Basis af Kaptajn Bjarnarssons Forslag og gaende ud paa, at der nedsattes et Udvalg paa fem Medlemmer til Udarbejdelse af Forslag til Lovændringer.

Kaptajn Bjarnarsson udviklede derefter Motiverne til sit Forslags Fremkomst og udtalte Tilslutning til Ændringsforslaget, hvorpaa dette sættes under Afstemning og enstemmig vedtoges.

Til Udvalget valgtes paa Forslag af Bestyrelsen, dennes Formand Kaptajn Knudsen, Bestyrelsesmedlemmerne Kaptajn Otto Hansen og Schou samt af det oprindelige Forslags Stillere Kaptajnerne Bjarnarsson og D. G. Mathiesen.

Fra Sø og Land.

Fano Navigations-skole. Til den nu afsluttede Eksamen var indstillet: til almindelig Styrmandseksamen ni Elever og til den udvidede Eksamen tolv Elever, som alle bestod. Det fortjener at fremhæves, at Elev B. Berthelsen, der er gaaet ud med den bedste Eksamen, der hidtil er opnaaet ved nogen af Landets Navigations-skoler, nemlig 146 Points, har taget denne Eksamen (Alm. Styrmandseksamen) paa 12½ Maaned med alm. Skolekunder-skaber som Grundlag.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Februar Maaned 1908, deraf 562 Dampskibe og 111 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 164, Sammenstød 199, Anløbning af Nødhavn 39, Maskinskade 73, beskadiget af Is 48, af Ild 31, af haardt Vejr 70, forskellige Aarsager 49. Ialt 71 Skibe er anmeldt som totalt forlist med 101 samme Maaned 1908, deraf 25 Dampskibe og 46 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 37, Sammenstød 9, beskadiget af Is 1, af Ild 2, forsvundet 7, sunket 5, forladt 4, Kondemnation 6.

Progres, Sandpumpedpsk., der, som meddelt, sank udfor Kværsthusbroen efter Kollision med Dpsk. »Sverige«, blev d. 16. ds. hævet af Bjergningsdamperne »Valkyrien« og »Kattegat« med Assistance af Pontonerne »Odin« og »Thor«, og er bragt over til Lynetellakket ved Refshaleoen.

Ivar Hvidtfeldt, Motorkutter af Nykjøbing Sjø, der, som meddelt, strandede paa Sjællands Rev, er bragt flot af Svitzers »Helsingør« og ind til Korsør. Skibet er senere slæbt til Nyborg for Reparation.

Brisk, Dpsk. af Kristiania, kom d. 19. ds. paa Rojsen fra England til Stockholms med en Ladning Kul paa Grund ved Hveen. Svitzers assisterer.

Mörve, Evert af Glückstadt, kom Natten til d. 21. ds. paa Rojsen fra Wisnar til Horsens med en Ladning Havre paa Grund paa Albue Triller. Flot med Assistance af Svitzers.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert »Noah« af Marstal er i Folge »Æro Avis« af Rederne, Hotelejer Anders Jørgensen, Kjøbenhavn, m. fl., solgt til Købmand Alfred Nielsen, Rudkjøbing, Skibsfører I. M. Larsen, Strynø, og Mægler H. Petersen, Marstal, for 13,500 Kr. Skibet maaler 106,10 Brutto-Tons og 86,41 Netto-Tons.

Den 18. ds. foretog en af Flensborg Skibsværft for Rederifirmaet H. W. Heidmann i Altona, bygget Fragtdamper »John Heidmann« officiel Prøvefart, der forløb til fuld Tilfredshed. Skibet er bygget efter det saakaldte »Cantilever-System«, d. v. s. det har Top-Sideballasttanke efter Patenter af Sir Raylton Dixon & Co., i Middlesbro, og Hr. H. E. Johus i Hamburg. Fordelen

ved denne Konstruktion bestaar deri, at den muliggør en fuldstændig Selvtrimning af Kul- og Kornlaste, og at de utilgængelige Kioge i Rummet bliver udyttet som Vandballasttanke. Hoveddimensionerne paa dette Skib, der er det første som Værftet har bygget efter nævnte System, er: 332' X 42' X 21'-6". Lastevonen er c. 3,200 Tons. Skibet er forsynet med Tregangs-Ekspansions-Maskine paa 1,300 ind. HK. og gør en Fart af 10½ Knob.

Aktieselskabet R. H. Møller, Faaborg, har fornylig solgt den dem tilhørende Skonnert »Elise« til Skibsreder H. M. Søjer og Kapt. A. C. Nielsen, Marstal. Skibet, der skal fores af Kapt. A. C. Nielsen, maaler 142 Brutto-Reg.-Tons og 119 Netto-Reg.-Tons. Købesummen er ukendt.

Skibsfører A. Friis, Marstal, har købt Skonnert »Majus Bay« af Rederen W. Tornøe, Nykjøbing F. Skibet er bygget i Bardholm i 1902 og maaler 74 Brutto- og 59 Netto-Reg.-Tons.

(»Æro Avis«).

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. **Faas hos de fleste Handlende.**

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.**Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuber, ank. Antwerpen 18./4. — Alexandra, Nielsen, ank. Lissabon 18./4. — Algarve, Borries, ank. Sevilla 21./4. — Anglo Dane, Wieneke, afg. herfra 21./4. til Vestnorge. — A. N. Hanssen, pass. Brunsbüttel 21./4. for Rotterdam. — Antwerpen laster her. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 18./4. — Arno, Strubberg, afg. herfra 21./4. til Riga via Windau. — Aurora, Fischer, afg. Lissabon 21./4. til Dartmouth. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 18./4. — Beira, Lunge, laster i Stettin. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 17./4. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Norrköping 21./4. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 21./4. — Douro, Soberg, afg. Trondhjem 17./4. til Cardiff. — Florida, Anderssen, ank. Newcastle 10./4. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 19./4. — Garonne, ank. Bordeaux 14./4. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 16./4. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 22./4. til Kristiania. — Hengest, Munch, afg. Dunckerque 20./4. hertil. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 18./4. — Jolantha, Simonsen, ank. Pillau 16./4. — Kasan, Hansen, ank. Libau 21./4. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 13./4. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 20./4. til Kristiania. — Kursk, Gommessen, ank. Reval 20./4. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 21./4. — Loire, ank. Windau 17./4. — Louise, Kruse, afg. Reval 20./4. til Antwerpen. — Louisiana, ank. Boston 21./4. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Piræus 21./4. til Limui. — Moskov, Jønsen, afg. Libau 20./4. hertil. — Nicolai II, Klauson Kaas, pass. Dartmouth 4./4. for New York. — Nordjylland, Jacobsen, ank. hertil 21./4. — O. B. Suhler, Frisenette, afg. Algier 21./4. hertil. — Omsk, Harder, ank. Windau 20./4. — Oscar II, Hempel, afg. New York 15./4. til Kristianssand. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 9./4. til Kristiania. — Perm, Christensen, ank. Libau 16./4. — Pregel, Iversen, afg. Rotterdam 20./4. til Antwerpen. — Saga, Wiberg, ank. Havre 21./4. — Seine, Damp, ank. Stettin 20./4. — Texas, Lissner, ank. Windau 20./4. — Tyr, Thauing, afg. herfra 20./4. til Windau. — United States, Wulff, ank. New York 20./4.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosario 30./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Gloucester 9./4. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Aalborg 20./4. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. San Nicolas 27./3. til Rotterdam. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. New York 15./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Syracuse 14./4. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Livoruo 17./4. — Wladimir Sawin, Carstousen, afg. Newcastle 4./4. til Ingramsport. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Hull 14./4. til Riga. — Johan Siem, Nielsen, afg. Korsør 21./4. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 16./4. — Nawa, Dahl, ank. Genua 14./4.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Cadiz 17./4. — Nordsoen, Gram, ank. Methil 18./4. — Gerda, Thøgersen, ank. Livorno 20./4. — Ellen, Hansen, ank. Catania 18./4. — Napoli, Brinch, pass. Gibraltar 19./4. for Caliz. — Dagmar, Mathiasen, ank. Hamburg 18./4. — Norma, Schiff, afg. Kjøbenhavn 19./4. til Windau. — Alfa, Sørensen, ank. Antwerpen 17./4. — Johanne, Mikkelsen, ank. Bayonne 20./4. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Libau 18./4. — Laura, Petersen, pass. Hanstholm 20./4. for Rotterdam.

(Fortsættes Side 237.)

902. Baake midlertidig ombyttet med Tønde, Rose Island, Narragansett Bay, Rhode Island. Baaken $\frac{1}{2}$ Sm S. for Rose Island er bortrevet, men skal snarest mulig opføres igen. En sort Spirtonde er midlertidig udlagt paa Stedet. $41^{\circ} 29' 38''$ N. Br. $71^{\circ} 20' 25''$ V. Lgd.

903. Klokketønde flyttet, Bald Head Channel, Cape Fear River, North Carolina. Klokketønden ved Indløbet til Bald Head Channel er flyttet 2 Sm SV. hen, og ligger nu i 12 m Vand, fra New Channel forreste Ledefyr i S. $60^{\circ} \frac{1}{2}'$ V., og fra Cape Fear Fyr i S. 86° V.

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

904. Baker borttaget, Pass Christian, Mississippi Sound, Mississippi. Forenede Stater i Nord Amerika. Pass Christian East og West Baaker er permanent borttaget.

905. Fyr tændt, Southwest Pass, Mississippi River, Louisiana. I Southwest Pass er følgende fyr tændt:

East Jetty route, faste Fyr 30 m inden for og tæt ved den Del af Demningen, som er over Vandet. Det vises fra en Baake, som staar i 4 m Vand, fra Southwest Pass Fyr i S. $23^{\circ} \frac{1}{2}'$ V., og fra South Pass Fyr i S. $65^{\circ} \frac{1}{2}'$ V. $28^{\circ} 54' 48''$ N. Br. $89^{\circ} 25' 15''$ V. Lgd.

West Jetty hvide, faste Fyr 30 m inden for og tæt ved den Del af Demningen, som er over Vandet. Det vises fra en Baake, som staar i 4 m Vand, fra Southwest Pass Fyr i S. 31° V., og fra South Pass Fyr i S. $67^{\circ} \frac{1}{2}'$ V. $28^{\circ} 55' 9''$ N. Br. $89^{\circ} 25' 42''$ V. Lgd.

906. Ledefyr tændt, Sabine Pass, Louisiana. Et hvidt fast Fyr, Sabine Pass høgeste Ledefyr, er tændt i Sabine Pass, Flammens Højde: 14 m. Det vises fra en sort Baake, som staar i $1\frac{1}{2}$ m Vand, $\frac{1}{2}$ Sm N. $13^{\circ} \frac{1}{2}'$ V. fra Førfyret. $29^{\circ} 42' 0''$ N. Br. $93^{\circ} 50' 22''$ V. Lgd.

907. Ledefyr tændes, Sabine Pass Inner, Louisiana og Texas. I April 1909 tændes følgende Ledefyr, som holdt overet leder i den indre Del af den gravede Rende i Sabine Pass:

Førfyret er et hvidt, fast Fyr, $\frac{3}{4}$ Sm NV. for Entrance forreste Ledefyr. Flammens Højde: 9 m. Det vises fra en sort Baake, som staar i 3 m Vand, fra Sabine Pass Fyr i N. $48^{\circ} \frac{1}{2}'$ V., og fra Karantæne Stationen i N. $31^{\circ} \frac{1}{2}'$ V. $29^{\circ} 44' 6''$ N. Br. $93^{\circ} 52' 19''$ V. Lgd.

Bagfyret er et rødt, fast Fyr, $\frac{1}{10}$ Sm N. 34° V. fra Førfyret. Flammens Højde: 14 m. Det vises fra en rød Baake, som staar i 1 m Vand. $29^{\circ} 44' 34''$ N. Br. $93^{\circ} 52' 40''$ V. Lgd.

908. Fyrs Plads, Port Arthur Canal, Sabine Pass, Texas. Port Arthur Canal Fyr, paa V-Siden af Lobet i Sabine Pass, staar fra Sabine Pass Fyr i N. $44^{\circ} \frac{1}{2}'$ V., og fra Blue Buck Point V.-Kant i S. $13^{\circ} \frac{1}{2}'$ V. $29^{\circ} 45' 32''$ N. Br. $93^{\circ} 53' 47''$ V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 807. Kjøbenhavn 1909.)

909. Fyr slukket, Vrag almarken, La Guayra, Venezuela. Fyret paa Fort Vigia ved La Guayra er slukket. En Tønde er udlagt ved Vraget 400 m SV. for Motelohovedet.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

910. Vrag, Messina, Sicilien. En Dampjer ligger sunket i Messina Havn, i Linien mellem Fyret paa Punta S. Ranieri og det røde Fyr paa Fort S. Salvatore, 400 m fra det sidste. Man bør undraa at ankre paa dette Sted.

911. Forandring i Belysning, Mariupol, Azovske Hav, Rusland. Det hvide og grønne faste Fyr paa Hovedet af den nye Havns N.-Mole ved Mariupol er ombyttet med et grønt, fast Fyr. $47^{\circ} 3' 32''$ N. Br. $37^{\circ} 32' 30''$ V. Lgd.

Fyrskibet ved Kalinius Munding er indtrækket og en Baake med en Mast med rød Ballon optørt i 3 m Vand paa V-Siden af Farvaudet, som fører ind i Floden.

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 Bjeløje 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.

875. Vandstand, Thyborøn-Kanal, Jyllands V.-Kyst, Nordsean. I Thyborøn-kanal er Dybden for Tiden ved Højvaude: Paa Havrevien 3,7 m, i Laugholm-Løb 2, m, i Svanholm-Løb 2, m, i Kobberø-Løb 3,1 m, i Gaasholm-Løb 2, m. Der er snæledes for Tiden 2, m Dybde mellem Nordsean og Limfjorden.

876. Nat-Skydøvelser, Farvand midlertidig spærret, Isøfjord og Svane-Grund, Kattegat. I Nætteerne mellem den 4de og 7de Maj 1909 afholdes efter Møkets Frembrud Skydøvelser paa Isøfjords-Ydenredning, fra Nykjøbing-Bugt i Retning mod Jagerspris.

Saalønge Skydningen varer, vil det Felt, over hvilket der skydes, blive belyst med elektriske Søgelys.

I Nætteerne mellem den 24de og 30te Maj 1909 afholdes efter Møkets Frembrud Skydøvelser i Farvandet N. for Svane-Grund, Kattegat, i Retning fra N. til S., med indad Svane-Grund.

Saalønge Skydningen varer, vil det Felt, over hvilket der skydes, blive belyst med elektriske Søgelys.

Skiibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand saalønge de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

877. Afmærkning af Seminekorpsets Øvelsesplads, Kjøbenhavn, Sundet. Den 26. April 1909 afmærkes Seminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemfort og Provsteen.

Samtidig tændes Varselyrene paa begge Forter. (Kort Nr. 126, 182 og 203. Danske Lods, Side 276 og 277. Fyr-For. Nr. 219 og 220. Som.-Fort., Side 25.)

878. Klokketønde flyttes, Saltholm-Flak NV, Sundet. Den hvide Klokketønde Saltholm-Flak NV., med hvid Stage og 2 nedadvendte Koste, flyttes, naar den alder udlægges, 160 m V. hen i 16 m Vand paa $55^{\circ} 42' 41''$ N. Br. $12^{\circ} 41' 46''$ Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 280. Fyr-For. Nr. 223. Som.-Fort. Side 26.)

879. Forandring i Belysning, Slusehavnen, Kallehoer, Sundet. Belysningen af Slusehavnen i Demningen i Kallehoer er nu saaledes: Paa Vindmotoren Ø. for Slusen paa Havuepladsen et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Paa

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saelønge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

V.-Mødens Hoved et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. Paa Ø.-Mødens Hoved et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. Det hvide Fyr holdt midt imellem det røde og det grønne Fyr leder i den nærmest Sidsen liggende Del af den grønne Rende. (Kort Nr. 126 og 182. Danske Lods, Side 286. Havne-Lods, Side 70. Fyr-Fort., Nr. 230.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

880. Lystønder og Klokketønder udlagt. Sundet, Sverrig. Lystønderne og Klokketønderne uden for Malung og Landskrona samt Klokketønden ved Kullagrunnarsforsgrundet er atter udlagt.

881. Lystønder og Klokketønder udlagt. Lystønderne uden for Ystad, ved Dunsø uden for Konneby, uden for Ahna og ved Vitre Stengrund i Kalmar-sund, samt Klokketønden uden for Ahna er atter udlagt.

882. Skydeøvelser. Trälhavet, Stockholm, Skærgaard. I 1909 afholdes Skydeøvelser i Trälhavet og Västra Sönarfjärden. Naar der skydes, holdes Flag paa Tistron og Eklohnson, og Poster med rodt Flag er udsat langs Skydepladsen. Om Natten vises hvide Lantener i Stedet for Flag, og Vagflintrøjer ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges. Naar der skydes, er Skydepladsen spærret.

883. Forandring i Afmærkning. Uleåborg Distrikt, Botnisk Bagt, Finland. Væerne V. for Jokimsreimari paa 65° 12' 3 N. Br. 25° 15' 0 Ø. Lgd., og V. for Rivireimari, paa 66° 12' 1 N. Br. 25° 14' 5 Ø. Lgd., ved Indløbet til Hankinds, er inddraget og Væerne udlagt N. for hver af de to funde.

884. Fyrskibet »Palmerort« udlagt. Ereitswalder Bodden, Tyskland. Iølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Palmerort« atter udlagt paa Station.

885. Ledelyr tændt. Sønderborg, Als. Ledelyrene for det S.-lige Havneindløb i Sønderborg er tændt. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 575. København 1909.)

886. Tønde flyttet. Als Sund. Den N.-lige Anduvningstønde i Als Sund, en rodt bakkende med Ballon, er flyttet 120 m SØ. hen. til 54° 59' 31" N. Br. 9° 45' 12" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125 og 157.)

II. Kattegat og Skagerrak.

887. Lystønde udlagt. Store-Middelgrund, Kattegat. Lystønden ved Store-Middelgrund er atter udlagt.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

888. Afmærkning af Vrag foranret. Elben, Tyskland. Arbejderne ved Optagelse af Vraget af Uddrivningsmaskine Nr. XII er gennemført. Dykkerskibene viser de sædvanlige Signaler. De øvrige Fyr til Vragets Afmærkning er slukket, men De d'Allherne ovenfor og nedenfor Vraget forbliver slukkede. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 166. København 1909.)

889. Forandring i Afmærkning. Elben. I Elben er den sorte Spidsstønde Nr. 9, uden for Låbe Munding flyttet og ligger i 5 m Vand, paa 53° 35' 1" N. Br. 9° 37' 28" Ø. Lgd. Den øvre sorte Spidsstønde uden Nummer, V. for Middelgrund ved Krautsand, er flyttet og ligger i 5,5 m Vand, paa 53° 46' 10"

Nr. Br. 9° 23' 0" Ø. Lgd. Bakketønden ved den NV.-lige Udløber af Schwarztommsand ligger i 6 m Vand, paa 53° 44' 12" N. Br. 9° 26' 3" Ø. Lgd.

890. Fyrtårn optøret. Arngast Sand, Jæde Bussen. Paa Arngast Sand optøret et Fyrtårn. 23° 28' 58" N. Br. 8° 11' 6" Ø. Lgd.

891. Skiver udlagt. Vogelzand, Zeegat van Texel, Holland. Paa Vogelzand er udlagt en Skive Ø. for og en V. for Spidsstønde Nr. 6, paa 53° 2' 47" N. Br. 4° 59' 27" Ø. Lgd. og 53° 2' 21" N. Br. 5° 1' 0" Ø. Lgd.

892. Dybde. Slijk, Zinderzee. I Slijk er der i Ledelution, det røde og det grønne Fyr overet, en mindste Dybde af 2,1 m.

893. Dybde. IJmuiden. I IJmuiden Havneomgivelser og til den store Sluse er Dybden nu 9,0 m ved daglig Lavvande.

894. Tønde udlagt. Brielsche Gat, Zeegat van de Maas. I Brielsche Gat er udlagt en Spidsstønde Nr. 7 a paa 51° 55' 10" N. Br. 4° 10' 12" Ø. Lgd.

895. Tønder forandret. Noord Pampus, Rak van Scheelhoek, Zeegat van Goeree. I Noord Pampus er Spidsstønde Nr. 1 med Ballon omhyttet med en rodt og sort vandret stribe Kugletønde Nr. 1 med Diamant, mærket »2D—NP«, paa 51° 49' 56" N. Br. 4° 1' 49" Ø. Lgd. Spidsstønde Nr. 2 a i Rak van Scheelhoek er omhyttet med en rodt og sort vandret stribe Kugletønde Nr. 2 a med Kugle, mærket »SH—NP«, paa 51° 50' 13" N. Br. 4° 3' 31" Ø. Lgd.

896. Tønde flyttet. Krammer, Zeegat van Brouwershaven. Den sorte Kugletønde Nr. 1 med afkortet Kugle i Krummer er flyttet til 51° 40' 38" N. Br. 4° 6' 6" Ø. Lgd.

897. Forandring i Afmærkning. Nauw van Bat, Wester Scheide. I Nauw van Bat er den røde Lystønde Nr. 33 flyttet til 51° 22' 58" N. Br. 4° 9' 5" Ø. Lgd. Den sorte Lystønde Nr. 43 er flyttet til 51° 23' 21" N. Br. 4° 10' 4" Ø. Lgd. Den røde Lystønde Nr. 38 har nu Nr. 37 og er flyttet til 51° 28' 47" N. Br. 4° 11' 5" Ø. Lgd. Spidsstønde Nr. 37 er inddraget. Paa Lystønde Nr. 38's tidligere Plads er udlagt en Spidsstønde Nr. 38. 51° 23' 42" N. Br. 4° 11' 59" Ø. Lgd.

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

898. Forandring i Afmærkning. Lay Munning, Pertuis Breton, Frankrig. I Lay Munning er Anduvningstønden omhyttet med en rodt og sort vandret stribe Klokketønde med Ballon, der ligger 450 m længere til Søs. Den nederste røde Væge med Kugle paa Bane des Batures er omhyttet med en rodt Spidsstønde med Kugle, Nr. 4. En rodt Væge med Kugle er udlagt ved Kanten af Bane des Batures, midt imellem Væge Nr. 4 og Skyrhods Vægen ovenfor. Tønderne flyttes efter Løbets Forandring. Anduvningstønden: 46° 16' 7" N. Br. 1° 16' 32" V. Lgd.

899. Klokketønde flyttet. Nantucket Harbourn, Nantucket Island, Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Nantucket Bat Klokketønde er flyttet ½ Sm ud ad i Nantucket Harbourn Ledelyrhnie og ligger nu i 8,5 m Vand.

900. Lystønde og Klokketønder udlagt. Vineyard Sound, Massachusetts. En sort og hvid lodret stribe Lystønde, Nushawena Lystønde, der viser hvidt Lys med Formøkelser hver 10 Sek. Lys 5 Sek. Mærke 5 Sek., er i 14 m Vand udlagt paa V.-Siden af Vineyard Sound, fra Nolska Point Fyr i S. 53½° Ø. og fra Gay Head Fyr i N. 13½° V. En sort og hvid lodret stribe Klokketønde, Nushawena Klokketønde, er udlagt ½ Kbl fra Lystønden.

901. Fyr tændt. Menemsha Harbourn, Vineyard Sound, Massachusetts. Ved Menemsha Harbourn er tændt følgende Fyr: Menemsha Harbourn West Jetty hvide, faste Fyr paa Inverningsens Yderende, fra Tarpanlin Cove Fyr i S. 4½° V. og fra Gay Head Fyr i N. 83½° Ø. Flammens Højde: 4 m. Rødt Fyrpæl. 41° 21' 14" N. Br. 70° 46' 10" V. Lgd. Menemsha Harbourn East Jetty hvide, faste Fyr paa Benningens Yderende, fra Tarpanlin Cove Fyr i S. 4° V., og fra Gay Head Fyr i N. 83½° Ø. Flammens Højde: 4,5 m. Rødt Fyrpæl. 41° 21' 17" N. Br. 70° 46' 5" V. Lgd.

Fra Masten vises en rød Lanterne. Flammens Højde: 8,2 m. 47° 4' N. Br. 37° 35', 0. Lgd.

912. Fyr tændt. Tuapse. Sorte Hav. Bolgebryderen, der bygges ved Tuapse, er nu 220 m lang i S. t. Ø. Paa dens S.-Ende brænder naar Vejret tillader det to grønne Lanterner, lodret for hinanden. Flammens Højde: 11 og 8 m. Langs Havneolen er i 500 m Længde, 200 à 300 m Brejde uddybet til 7,5 m. I Havnen ligger tre rodefortøjnder. 44° 6' N. Br. 39° 4' Ø. Lgd.

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

913. Fyr tændt. Colombo. Ceylon V.-Kyst. Et grønt Fyr med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., er tændt paa S.-Siden af Colombo Harbour, 60 m N. 76° Ø. fra det forreste Ledelyr for det N.-ligge Indløb. Flammens Højde: 33 m. Synsviddelen: 12 Sm. Det lyser fra N. 62° V. gennem N. til N. 28° Ø. Fyrapparat af 6te Orden. Rød, 30 m høj Tremmelanke. 6° 56', 2 N. Br. 79° 51' Ø. Lgd.

Linien Fyret ovenret med det røde, faste Fyr paa Hovedet af SV.-Bolgebryderen i S. 17° Ø. gaar over N.-Enden af det yderste af Bolgebryderens Forlængelse.

Man skal holde det grønne Fyr med Formørkelser aabent N. for det røde, faste Fyr for at gaa fri af Arbejderne paa Bolgebryderen.

Paa Ballonen paa den sorte og hvide Klokketønde med Støge og Ballon, som ligger ved Hovedet af Bolgebryderens Forlængelse, er blevet anbragt Spejlglas, som belyses af en Lyskaster paa S.-Enden af NV.-Bolgebryderen.

Hovedet af Bolgebryderens Forlængelse ligger 335 m N. 17° V. fra Fyret paa SV.-Bolgebryderens Hoved. Den sorte og hvide ternede Klokketønde ligger ¼ Kbl S.-ligere end tidligere angivet. (Se »Effertretninger for Søfarende« Nr. 744. Kjøbenhavn 1909.)

914. Vrag borttaget. Irrawaddy River. Gulf of Martaban. Bay of Bengal. Vraget som har sunket i Indløbet til Irrawaddy River, er ødelagt og Vragtønden inddraget. Der er 12 m Vand over Vraget. 15° 27', N. Br. 94° 45' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

915. Grund tiltaget. Langkatrivier V. Sumatra Ø.-Kyst. Grunden V. for Langkatrivier strækker sig længer NØ. ud end angivet i Kortet, saa der er tort mellem den hvide Spidstønde Nr. 1 og Ledelyrlinien. Paa Grunden Ø. for Løbet er der kun 0,3 m Vand NØ. for den sorte Stumtønde Nr. 1. Mellem disse Tønder er der ved Springtids Lavvande kun 1 m Vand. Ledelyrlinien gaar nu S. om den hvide Spidstønde Nr. 1. Paa NV.-Enden af Grunden Ø. for Løbet er udlagt en sort Stumtønde.

916. Oplysning om Rev. Nias N. og V. Sumatra V.-Kyst. Revet, mærket »L Ø«, paa Nias N.-Kyst, ligger 5 Kbl N. 6° Ø. fra Tg. Tanah Nasi, som ligger paa 1° 23', 0 N. Br. 97° 6', 0 Lgd., paa Skitskort Nr. 59 (plan a). Ved Rii, paa Nias V.-Kyst, er der en Ankerplads med 16 m Vand, jevnt opgaende Grund, fra Siwalawa Munding i S. 13° Ø. og fra det højeste af Pynt Furoa i N. 3° Ø. 0° 52', 0 N. Br. 97° 30', 0 Lgd., efter samme kort.

917. Grunde fundet. La Quille. Delta du Tonkin. Fransk Indo Chine. Følgende Klipper er fundet i Nærheden af La Quille: En 0,7 m Klippe 1, 2 Kbl N. 39½° Ø. fra La Quille. En 6,5 m Klippe 1, 3 Kbl N. 88½° Ø. fra La Quille. En 2, m Klippe, fra La Quille i N. 6½° Ø., og 1 Kbl N. 76° Ø. fra N.-Enden af den lille Ø. Z. La Quille ligger paa 20° 41' 30" N. Br. 107° 2' 45" Ø. Lgd.

918. Tidssignal. Tsingtau. Kiautschou Bugt. China. Tidssignalet i Tsingtau ligger, i Flg. telegrafisk Bestemmelse, paa 36° 4' 11", 5 N. Br. 120° 19' 7", 0 Lgd. (8 Tim. i Min. 16 Sek.,).

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. April 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	83¾/4 — 84	84	84½/4
Danmark		—	—
Norden	77½/4 — 1/2	77½/4	77½/2
Kjøbenhavn		24½/8	26
Carl		64½/8	66½/8
Dannebrog	66½/2 — 67	66½/2	66½/2
Skjold	41	40¾/4	41½/4
Urania	10	9	11
Union		25½/2	28½/2
Dampsk. af 1896		84	89
Hejmdal		126¾/4	126½/2
Østasiatiske	126¾/4 — 1/4	126¾/4	126½/2
Østersøen		—	—
Nordøen		4½/2	10
Gorm		65	69
Torm		16	35
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	36¾/4 — 37	36¾/4	37
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		—	—
4½ % foren. Dampsk.-Selsk.		98	100
5 % Østasiask Komp.		99	101
State- og Kreditforan. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3½ % uops. Stats.		95½/4	97½/4
3½ % Husejer Kreditk.		86	87
3½ % Kbhvn.s Kreditf.		89	90
4 % — — 2. Serie.		94½/4	95
4 % — — 1.		96½/2	98½/2
3½ % Østift. Kreditf.		80	90
4 % — — 7.		94	94½/4
3½ % Landkreditk.		92	93
4 % Østift. Kreditf.		94½/4	95

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		155½/4	157
Privatbank	90 — 1/4	99	99½/4
Landmandsbank	127½/2	127½/2	127¾/4
Handelsbank	129¾/4 — 130	129¾/4	130
Grundtejerbank	37½/4 — 1/2	37½/4	37½/2
Burm. & Wain	84 — 3/4	84	84½/4
Helsingørs Jærnsk.	97 — 1/4	97	97½/4
Sukkertabr.	246½/4 — 244	244½/4	244¾/4
Bryggeri Aktier	143¾/4	143½/2	144

Vekselkursæ d. 20. April 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.17
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. April 1909.

Russiske Noter	215.35
4 % Russiske Consols.	86.25
3½ % — Boden Kredit.	80.00
5 % Mexikanske 1899	101.60
5 % Rumænske Stats	102.10
4 % — — 1890	93.60

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

„Foren. Dampsk.“ 260,000, „Norden“ 10,000, „København“, 23,000, „Skjold“ 30,000, „Dampsk. af 1896“ 20,000, „Dansk-Russisk“ 58,000, „Østasiatisk“ 252,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

818. Vrag borttaget. Ryojuna Ko (Port Arthur) Kwang Tung. I Ryojuna Ko er Vragene, som ligger 3, Kbl S. 430 Ø., og 3, Kbl S. 220 Ø. fra Fyrtaarnet, borttaget. Ryojuna Ko Fyrtaarn: 380 47, N. Br. 121° 14', Ø. Lgd.

920. Lystende udlagt. Kunsan Po. Korea V.-Kyst. Tonden ved Grunden V. for Changn Sonnu er ombyttet med en rød, spids Lystende, der viser rodt Lys med En-Formørkelse hver 8 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 3 Sek., og ligger 8½ Kbl S. 220 V. fra Inbu Sonnu. 350 58' 42" N. Br. 126° 35' 51" Ø. Lgd.

921. Fyrs Plads. Sonjin, Korea Ø.-Kyst. Det hvide Fyr ved Sonjin ligger paa 40° 39' 36" N. Br. 129° 11' 34" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 750, Kjøbenhavn 1909).

922. Vrag afmærket. Kannon Zaki Fyr S. Golf of Tokyo. Japan. Vraget af Damperen »Jhuri Maru« er sunket 12¼ Kbl S. 130 Ø. fra Kannon Zaki Fyr. 35° 14' 6" N. Br. 139° 45' 5" Ø. Lgd. Mastene er under Vandet. Paa hver Mast er anbragt en Stang med rodt Flag.

Karantænebestemmelser m. m.

923. Karantænebestemmelser. Danmark. — Justitsministeriet bekendtgør den 6te April 1909:

Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 215 af 19de September f. A. angaaende Sundhedsforanstaltninger overfor russiske og finske Østershavne samt de russiske Havne ved det Sorte Hav og det Azovske Hav ophæves herved, undtagen for saa vidt angaar St. Petersborg og Kronstad.

For disse sidste Havne er det altsaa i Henhold til Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 § 24, jfr. Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 215 af 15de September f. A., fremdeles forpludt at indlære:

a) enhver Art af Klude.

b) brugte Kirandingsstykker og Sengeløj, for saa vidt de ikke henhører til Passagerernes Kofjægsels eller er bestemt til Skibsmandskabets personlige Brug eller indføres som Flyttegods, dog nu saavelde Kirandingsstykker og Sengeløj altid skal desinficeres, naar Tilsynet skønner det fornuddent.

A. Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Koleræ i Justitsministeriets ovennævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er herved i Virksomhed over for følgende Steder:

1) Havnene ved det Røde Hav,

2) Havnene i Kærnten,

3) Havnene i Tonkin og Cochinchina samt i Ostindien, derunder de nederlandske ostindiske Kolonier, og

4) St. Petersborg og Kronstad.

B. Bestemmelserne i §§ 26—32 og 38 om Pest i ovennævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er ikke i Virksomhed.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab med Tilføje, at Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 217 af 21de September f. A. om 5 Dages Lægeeftersyn er fuldstændig ophævet ved Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 296 af 1de November f. A.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Kort eller Bogs Nr. F. g. land:
 R 1967 England, S., Plymouth Sound. 3 sl.
 R 3191 — — — — — E., R. Thames, Woolwich to Erith. 3 sl.
 R 1185 — — — — — Sea Reach. 3 sl.
 R 3258 — — — — — E., R. Tyne, Jarrow Slake to Elswick. 2 sl.

N	3724	Scotland, E., plans in the Firth of Forth. Granton Harbour. 2 sh.
N	3674	— — — — — W., Southern approach to the Minch, Colonsay to North point of Skye. 4 sh.
R	2551	— — — — — W., Isle of Skye, Northward of Loch Ainnert and Sleat Sound, with adjacent sounds and lochs to the Eastward. 3½ sh.
R	2497	— — — — — W., Loch Hourn. 3 sh.
R	1951	— — — — — W., Liverpool Bay. 3 sh.
R	3140	— — — — — Channel Islands, Guernsey, St. Peter Port. 2 sh.
R	2628	— — — — — Mediterranean, Malta Islands, S. E. Portion. 3 sh.
N	974	— — — — — Malta, Valetta Harbours. 3 sh.
R	3660	— — — — — Gulf of Aden, N., Aden Harbour. 3 sh.
R	2621	— — — — — India, W., Bombay Harbour. 3 sh.
R	1995	— — — — — China Sea, Singapore Road. 3 sh.
R	1690	— — — — — Newfoundland, W., Hawke Bay to St. Genevieve Bay, including St. John Bay. 3 sh.
R	1677	— — — — — W., St. Margaret Bay and Castors Harbour. 2 sh.
R	284	— — — — — and Lower Canada, Cow Head Harbour to St. Genevieve Bay, with the Canadian and Labrador Coasts between Great Neckatina Island and Amour Point. 3 sh.
R	232 b	— — — — — Northern Portion. 4 sh.

Zeemansgids voor de Nederlandsche Kust. 1909. Pris: f. i. Japan: Kort Nr. 250, Southern Part of Taiwan, ligger nu Nr. 250 b og hedder Takau Ko to Goaram Pii.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.

Isefjord og Svane-Grund. Kattegat.

I Næsternen mellem den 4. og 7. Maj d. A. afholdes efter Markets Frembrud Skydeøvelser paa Isefjords Yderbredning, fra Nykøbing Bugt i Retning mod Jægerspris.

Saalønge Skydningen varer, vil det Felt, over hvilket der skydes, blive belyst med elektriske Søgelys.

I Næsternen mellem den 24. og 30. Maj d. A. afholdes efter Markets Frembrud Skydeøvelser i Farvandet Nord for Svane-Grund, Kattegat, i Retning fra Nord til Syd ned imod Svane-Grund.

Saalønge Skydningen varer, vil det Felt, over hvilket der skydes, blive belyst med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand, saalønge de elektriske Søgelys ere i Virksomhed.

Marineministeriets Adm. ralleto-Departement, den 20. April 1909.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Huclva 21./4. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Cete 17./4. — Martha, Christensen, ank. Blyth 14./4. — Elna, Ratjo, ank. West Hartlepool 17./4. — Thorese, Pedersen, afg. Leith 20./4. — Simone, Moller, ank. Monaco 14./4. — Jeanne, Løfler, ank. Licata 21./4. — Vera, Riso, ank. Menaco 18./4. — Daisy, Lagesen, ank. Tayport 20./4.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Aarhus 13./4. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Newcastle 16./4. — Hamlet, Jørgensen, afg. Methil 15./4. — Helge, Olsen, ank. Newcastle 16./4. — Rolf, Reese, afg. Rotterdam 17./4. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Windau 8./4.

Mercur & Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Helsingør. — London, Bom, afg. Pillau 17./4. til Tyne. — Paris, Tholander, ank. Hull 15./4. — Bryssel, Knas, afg. Marseille 17./4. til Benisaf. — Berlin, Krogh, ank. Sierre Leone 19./4. — Wien, Boeck Hansen, ank. Bathurst 10./4. — Roma, v. Thun, ank. St. Louis 18./4.

Dania. Lilly, Nielson, afg. Blyth 17./4. til Memel. — Alexy, Lorentzen, afg. London 21./4. til Bordeaux. — Dagny, Sørensen, afg. København 20./4. til Dundee. — Mary, Clausen, afg. Memel 20./4. til Manchester.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Liban 15./4. — Brattingsborg, Andersen, ank. Stettin 19./4. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Methil 19./4. — Fredensborg, Fischer, afg. Korsør 20./4. til Windau. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Göteborg 21./4. til Newcastle. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 18./4. — Rosenborg, Suenson, ank. Königsberg 6./4. — Stjerneborg, Lund, ank. København 19./4. — Uranienborg, Schmidt, ank. Reval 2./4.

Dampskibet af 1896. Klampenborg, Winther, ank. København 18./4. — Silkeborg, Pedersen, afg. Windau 16./4. til Ghent. — Skodsborg, Agerlin, ank. Newcastle 10./4. — Tuborg, Smidt, afg. Windau 17./4. til Rotterdam. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Ghent 21./4. til Tyne. — Vordingborg, Palsbo, ank. Sunderland 19./4.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Hull 15./4. — Dansborg, Kühl, afg. Calais 21./4. til Hull. — Taarnborg, Matzen, afg. Libau 20./4. til London.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 19./4.

Skakkeborg. Skakkoborg, Rasmussen, ank. Reval 17./4.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Memel 13./4.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Methil 19./4. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Svendborg 20./4. til Windau.

Høvet. Fyen, Andersen, ank. Fife 22./4.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Swinemünde 20./4.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, ank. Antwerpen, 19./4. — Bintang, Gabe, ank. Antwerpen 18./4. — Samui, Licht, afg. Suez 9./4. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 18./4. til Hongkong. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Bangkok 18./4. til Singapore. — Cathay, Kruse, ank. Cochin 16./4. — Bandon, Thomsen, afg. Marseille 19./4. til London. — Indien, oplagt i København. — Sibirien, Rambusch, ank. Capetown 17./4. — Cambodia, Knudsen, afg. Newcastle 20./4. til København.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 9./4. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 19./4. til Havre. — St. Croix, Jensen, ank. København 20./4.

Era. Enigheden, Jensen, ank. Duustou 19./4. — Energi, Svane, ank. West Hartlepool 20./4.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rotterdam 19./4. — Helene, Sørensen, ank. Helsingør 17./4. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Rotterdam 13./4. — Agnete, Petersen, ank. Blyth 16./4. — Hermia, Hansen, ank. Alloa 21./4. — Alice, Schultz, afg. Odense 20./4.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brorsen, ank. København 19./4. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Rotterdam 20./4. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Burntisland 19./4. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Cardiff 20./4. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Sunderland 18./4. — Hans Tavsens, Klaborg, ank. Helsingør 20./4. — G. Koch, Jørgensen, ank. Tyne 19./4. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Grimsby 20./4. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Swansea 17./4. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ghent 18./4.

Alfred Christensen. Urania, Clausen, ank. Swinemünde 18./4. — Svend, Selmidt, ank. Drammen 19./4. — Nordland, Møller, afg. Windau 16./4. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Windau 19./4. — England, Andersen, afg. Karrebaksmünde 19./4. — Holland, Paulsen, ank. Brake 19./4. — Rusland, Madsen, ank. Helsingør 15./4. (i Dok). — Frankrig, Friis, ank. København 29./3. — Tyskland, Dastrup, pass. Hirtshals 19./4. for Antwerpen. — Belgien, Nielsen, ank. Antwerpen 17./4.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. København 22./4. — Fulton, Jørgensen, ank. Valencia 19./4. — Newton, Andersen, afg. Grao-Antwerpen 19./4. — Washington, Nielsen, afg. Sønderborg 17./4.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Blyth 18./4. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Kiel 15./4. — Ove Gjedde, Jans, afg. Bizerte/Tunis) 20./4. til Hamburg.

Ocean. Norman, Rosbuck, ank. Dunston 19./4. — Allan, Nielson, afg. Bross 20./4.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, ank. Arendal 17./4. — Ætna, Pedersen, ank. Skive 18./4.

Rønne. Sigurd er ank. Masuedsund. — Herman Olson, Hintze, er ank. Helsingborg. — Bornholm, Nykær, ank. Horten 14./4. — Amalie, Nielsen, ank. Odense 13./4. — John Hintze, Knudsen, ank. Flensborg 14./4. — Leif, Nielsen, ank. Lübeck 13./4. — Gudmund, Westh, ank. Muringer 15./4. — Coureer, Jacobsen, ank. Nekso 17./4. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Fakse 17./4.

Svendborg. R. P. Petersen, Andersen, ank. Methil 19./4. — Martin, Wilde, ank. Fowey 15./4. — Jons Nielsen, Nielsen, ank. Leith 15./4. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Harburg 15./4. — Ignatz Breum, Lund, ank. Thorshavn 14./4. — Lya, Jensen, ank. Kristiania 14./4. — Marie, Andersen, ank. Kristiania 15./4. — Maagen, Jensen, ank. Dysart 15./4. — Skjold, Larsen, ank. Mandal 16./4. — Severine, Hansen, ank. Horsens 17./4. — Alma, Hansen, ank. Ronne, 15./4. — Ragnhild, Andersen, ank. Leith 15./4. — Roska, Petersen, ank. Newcastle 18./4. — Heimdal, Rasmussen, ank. Windau 18./4. — Kruse, Nielsen, ank. Cherbourg 17./4. — Fulvia, Petersen, ank. Kristiania 19./4. — Concordia, Henriksen, ank. Halmstad 17./4. — Catrine, Hansen, ank. Drobak 19./4. — Pampa, Jensen, ank. Pillau 19./4. — Lauritz, Dam, ank. Aalborg 17./4. — Elise, Andreasen, ank. St. Alouit 17./4. — Iris, Hansen, ank. Langesund 19./4. — Mine, Nielsen, ank. Drammen 19./4. — Triton, Nielsen, ank. Kragero 18./4. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Stromstad 19./4. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Sarpsborg 19./4. — Gefion, Rasmussen, ank. Königsberg 20./4. — Dagny, Rasmussen, ank. Fowey 20./4. — Haabet, Andreasen, ank. Skiensfjord 19./4. — Confidence, Mouritzen, ank. Stettin 19./4. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Helsingborg 20./4. — Ludvig, Jørgensen, ank. London 20./4. — Guldborg, Jørgensen, ank. Sarpsborg 20./4. — Helge, Carlsen, ank. Bogense 20./4. — Magnet, Gommesen, ank. Flekkefjord 20./4.

Era. Mars, Stegmann, ank. Burntisland Red 18./4. — Emilie, Hansen, ank. Hadsund 18./4. — Alf, Hansen, ank. København 18./4. — Anne, Hansen, ank. Helsingborg 18./4. — Albertine, Madsen, ank. Rügenwalde 18./4. — Karen, Albertsen, ank. Frederikshavn 17./4. — Spica, Boye, ank. Bornholm 19./4. — Eos, Christensen, afg. Bogense 17./4. til Middelsbro. — Hertha, Krull, afg. Frederikssund 18./4. til Dysart. — Danmark, Bager, ank. Burntisland 18./4. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Hamburg 19./4. — Theodor, Andersen, ank. København 18./4. — Gloria, Fabricius, ank. Sønderborg 18./4. — Rise, Bager, ank. Hamburg 19./4. — Mathilde, Hansen, ank. Alloa 20./4. — Marstal, Hansen, ank. Middelfart 20./4. — Svip, Jensen, ank. Aarhus 20./4. — Thyra, Hansen, ank. Rio Grande 19./4. — Veritas, Staugard, ank. Cherbourg 20./4. — Lauritz, Foluer, ank. Larvik 20./4. — Amalia, Andersen, ank. Vejle 20./4. — Aron, Schmidt, ank. Stolpemünde 20./4. — Saga, Ohlsen, ank. Cadiz 20./4. — Johanne, Stegmann, ank. Warnemünde 20./4. — Mariane, Andersen, ank. Aalborg 20./4. — Malfrid, Hansen, ank. Aarhus 21./4. — Margarethe, Petersen, ank. Randers 21./4. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Dieppe 20./4. — Hermod, Dreimann, er afg. fra Saffi til Liverpool. — Marv, Andersen, afg. København 20./4. til Sverig.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 23. April 1909. — Lovforslaget om Tilsyn med Sejlskibe m. m. — Forslaget til midlertidig Lov om Skibes Dybgæende og Lastelinie. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

Udbyttet for Aaret 1908 udbetales med 5 pCt. paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, København, fra Kl. 11—1, mod Aflevering eller Indsendelse af Kupon Nr. 6.

Kjøbenhavn, April 1909.

Bestyrelsen.

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

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 Baadenees Ferere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

**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. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

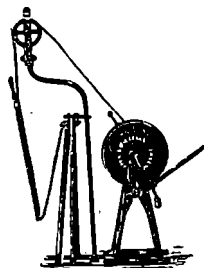
Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.



**Wigzell's
Patent Loddemaskine**

er det paalideligste og mest praktiske fuld Farts Loddeapparat.

Eneforhandling for Danmark:

VALD. JH. LARSEN.

ved

BERG & LARSEN, NYHAVN 58.

**Forlang kun John Crabbie's
scotch Whisky**

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere fortoldet og ufortoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincobus“. Telefon 3283.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

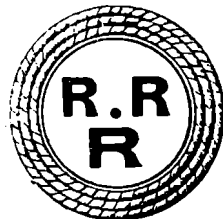
Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt

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.

„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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 27. April 1909.

16. 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 Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

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

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

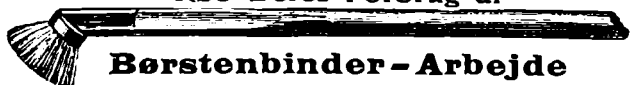
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Rahtjens originale Composition

Skibabunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

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

Køb Deres Forbrug af



Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
Levanger — - 7.00
Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.
Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

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

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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“.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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

Vilhelm A. Bang
Vesterbrogade 3. Telefon H 459

Repræsentant for
Skibshypothekbanker

tilbyder
Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

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

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

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

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs- inventar, Ankre, Kæder etc.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Tel. 112

Tel. 112

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin

Skibsproviantering.

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.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.

Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

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 Opflytningsbevis 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 April 1909.

Stilling for en Kaptajn i Land.

En Kaptajn, 40—50 Aar, der har Erfaring og noget Kendskab til Sprog og Kontorarbejde, kan faa en ledende Stilling paa et Dampskibskontor, ved at overtage Kr. 50,000 i Aktier i et nydannet Dampskibsselskab. Billet, mrk.: „275“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Dr. med. Goldsohmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havest til Salg.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baaedbyggeri
Aalborg

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

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,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7282.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

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: Cseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

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.

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.

Kjøbenhavn, d. 27. April 1909.

Den Betænkning, som det af Folketinget nedsatte Udvalg angaaende Lovforslaget om Falster-Masnedø Broen i disse Dage har afgivet, vil utvivlsomt for den nærmeste Fremtid — om ikke for stedse — besegle Broens Skæbne. Der er absolut ingen Grund til at tro, at Folketinget kunde ønske at fremme det foreliggende Forslag imod Udvalgets Indstilling og Ændringsforslag, enstemmige som disse i Virkeligheden er netop for de Punkters Vedkommende, der for Skibsfarten maa være Hovedsagen, saa meget mere som Lysten til en saadan Fremgangsmaade tør antages allerede længe at have været ret behersket hos ikke faa Medlemmer af det høje Ting. Men naar denne Mulighed kan betragtes som bortfalden, saa er ogsaa dermed hele Spørgsmaalet kommet ind i en rimelig Gænge. Man har før set, at en Sag med et lignende Forløb, som det der hidtil har været det foreliggende Broforslag beskaaret, dermed i Stilhed er gledet ud i Sandet, og andet og mere end tørre Taarer vilde det næppe blive, at Skibsfarten vilde fælde, om dette skulde ske. Men selv om man vil lægge Betænkningens Ordlyd til Grund for Spørgsmaalets videre Forløb — og dette er vel naar alt kommer til alt den Mulighed, der har størst Sandsynlighed for sig — saa er jo dog dette netop ensbetydende med, at Skibsfarten faar sit fuldt loyale Hovedkrav opfyldt, nemlig en grundig Forundersøgelse med fornødent Hensyn til *alle* Interesser. Skibsfarten erkender, at den ikke kan være berettiget til at standse Løsningen af Spørgsmaalet om en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster, hvis store Interesser for Landet er afhængige af dette Spørgsmaals Løsning, men den hæver til Gengæld med Styrke, at der ved Løsningen af Sagen skal tages saadanne Hensyn til Skibsfarten, at dennes berettigede Interesser ikke hensynsløst gives til Pris, saaledes som Tilfældet har været med det fra Statsbanerne foreliggende Forslag.

Et Punkt af særlig Interesse i den paa andet Sted i Bladet gengivne Udvalgsbetænkning er den Sum, der foreslaas anvendt til de videregaaende Undersøgelser. 100,000 Kr. er selv i Statshusholdningssager ikke noget ubetydeligt Beløb, og de fleste vil vistnok have Vanskelighed ved at forestille sig, at en saa stor Sum er nødvendig for at faa Sagen grundig undersøgt paany. Vi raader ikke over de fornødne tekniske Forudsætninger til at kunne bedømme denne Side af Spørgsmaalet, men vi er tilbøjelige til at antage, at den naturlige Forklaring paa Beløbets Størrelse er den, at Udvalget er naaet til fuld Erkendelse af, at de videre Undersøgelser for Alvor skal beskæftige sig med den ogsaa i ledende Ingeniørkredse fremsatte Tanke om Tilvejebringelsen af den ønskede faste Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster ikke ved en Bro men ved en Tunnel, hvilken Tanke hos Skibsfarten paa Forhaand kun vil møde den største Sympati.

Men saaledes er det da gaaet til, at Folketingsudvalget — under Hensyn til Skibsfarten og de der har den fornødne Kompetence til at tale paa dennes Vegne — har genoprettet, hvad Ministeriet for offentlige Arbejder har forsømt. Thi havde Ministeriet og Statsbanerne, medens Tid var, spurgt Skibsfarten selv, da var Lovforslaget om Jernbanebroen Masnedø-Falster

næppe kommet til at foreligge i den Skikkelse, det havde ved Fremlæggelsen i Folketinget d. 17. December i Fjor.

Eftermaaling af danske Skibe i franske Havne. I Anledning af stedfundne Eftermaalinger af danske Skibe i franske Havne henleder Udenrigsministeriet Opmærksomheden paa de Regler, der følges af de franske Autoriteter med Hensyn til Maalinger af visse Dæksrum. Til Brutto Tonnage medregnes saaledes Rumfanget af Hytten, Bakken og Ruffet samt andre faste eller lukkede Rum, i hvilke der kan anbringes Levnedsmidler, eller som endog kan tjene til Opholdsrum for Mandskab eller Passagerer.

Som »faste eller lukkede Rum« anses saadanne, der begrænses af Skodder, der er varigt anbragt, og hvis Aabninger er forsynet med Lukke af en hvilken som helst Art, eller som let kan lukkes, omend de ikke er forsynet med Indretninger til dette Øjemed. I den afgiftspligtige Tonnage kan medregnes saadanne Overbygninger, der paa Maalebrevets Udstedelsestid kunde undtages fra Maalingen, men hvis Aabninger (Spygatter eller andre) midlertidig er bleven lukket for at muliggøre Transporten af Varer, der ikke kan laale Fugtighed. De sidstnævnte Rums Tonnage tages der dog kun Hensyn til, for saa vidt angaar Afgifterne vedrørende den paagældende Rejse.

Som Følge heraf vil f. Eks. Overbygningen midtskibs og Hytten agter efter Omstændighederne i franske Havne kunne medregnes i den afgiftspligtige Tonnage, i ethvert Fald naar de faktisk er lukket og lastet med Varer.

Priseretsdommen over Damperen »Prinsesse Marie«. St. Petersburg, 24. April. (Ritz. Bur.) Overpriseretten i St. Petersburg behandlede i Dag Libau Priserets Dom i Sagen vedrørende Østasiatisk Kompagnis Damper »Prinsesse Marie«. Damperen var d. 21. Juni 1905 bleven beslaglagt og boret i Sænk i det stille Ocean af den russiske Krydser »Terek«. Selskabet og Ejerne af Damperens Ladning havde derefter gjort Erstatningskrav gældende, men disse var bleven afvist af Priseretten i Libau. Klagerne appellerede Sagen til Overappellationsretten i St. Petersburg, hvis Kendelse faldt i Dag. Kendelsen gaar ud paa, at der tilkommer Selskabet en Skadeserstatning paa indtil 96,950 Pd. Sterling. Desuden anerkendtes Erstatningskravene fra Ladningens Ejere med Undtagelse af den Del af Ladningen, der bestod af Jernbanemateriel og galvaniseret Traad.

Sejladsen paa Helsingfors. Helsingfors, 25. April. (Ritz. Bur.) Isbryderen »Parmo« aabner Sejladsen paa Helsingfors d. 28. d. M.

Toldeftersyn af Skibe i Libau. I Følge Beretning fra Konsulen i Libau har alle Skibe, selv ballastede, som ankom dertil, hidtil maattet lægge til ved Toldkammeret for at blive undersøgt der, hvad der ofte forarsagede ret langt Ophold og Ekstraudgifter til Forhaling til Lastepladsen.

Direktøren for Tolddepartementet i St. Petersburg har imidlertid nu erklæret, at af alle til Libau kommende Skibe, saavel tillastede som ballastede, er kun de Skibe forpligtet til at lægge til ved Toldkammeret, som skal losse deres Ladning i Toldrayonen, hvorimod alle andre Skibe og Dampere straks kan lægge til ved

deres respektive Losse- eller Lasteplads, uden ved Ankomsten først at stoppe op ved Toldkammeret.

(Medd. fra Udenrigsmin.)

Straf for bære Vaaben i Italien uden Tilladelse. I en tidligere Notits har »Medd. fra Udenrigsmin.« omtalt, at Overtrædelser af det i Italien bestaaende Forbud mod at bære Vaaben uden officiel Tilladelse straffes meget strengt og uden Hensyn til om den paagældende har været bekendt med Forbudet eller ej.

I en Indberetning til Udenrigsministeriet meddeler den kgl. Konsul i Genua et nyt Tilfælde, hvor en engelsk Maskinmester idømmes en Maanedes Fængsel, 64 Lire Bøde og Konfiskation af Vaabnet, for uden Tilladelse at have baaret Revolver i Land.

Da danske Søfolk ofte paa Grund af Ukendskab til Forbudet gør sig skyldige i Overtrædelse af dette, henleder Udenrigsministeriet alts Opmærksomheden derpaa, saa meget mere som de italienske Domstole behandler saadanne Overtrædelser med megen Strenghed.

Lovforslaget om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø—Falster.

Det af Folketinget nedsatte Udvalg (15 Medlemmer) angaaende Forslaget om en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster har d. 21. ds. afgivet nedenstaaende Betænkning:

Der er rettet Henvendelser til Udvalget fra flere i Broanlægget interesserede Kommuner og Foreninger, saaledes fra Udvalget for sydsjællandske Kommuner, fra øst- og sydsjællandske samt møenske Kommuner, fra Udvalget af Bestyrelserne for Fiskeriforeningen for Ulfesund og tilgrænsende Vande og Nordfalsters Fiskeriforening, fra Bestyrelsen for Svendborg Søassurance, fra Bestyrelsesformanden for Søassurance-Foreningen »Marstal«, fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og fra Øernes gensidige Søforsikrings-Forening for mindre Skibe. Man har udtalt sin Ængstelse for de Ulæmpere og Farer, man mener, Broen vil foraarsage Skibsfarten, og ønsket, at hvis Broanlægget ikke kan opgives, Broen da bygges saa høj, at Skibene kan passere under den, eller at der i hvert Fald træffes Foranstaltninger til Betyggelse af Skibsfarten, og man har da paapeget Nødvendigheden af Anlæg af en Læmole og Stationering af 1 eller 2 Slæbedampere til under vanskelige Forhold at hjælpe Skibene gennem Broen.

Ogsaa Tanken om at bygge Broen noget længere mod Øst har været fremme i Udvalget, ligesom ogsaa Spørgsmaalet: Tunnel i Stedet for Bro har været fremdraget.

Endvidere har sydsjællandske og møenske Kommuner andraget om at faa løst Spørgsmaalet ved at føre en Bane over Møen med Broer over de derværende Sunde.

Efter at have drøftet Lovforslaget og de modtagne Andragender i flere Møder er Udvalget blevet enigt om, at under de givne Forhold vil det saavel af tekniske som af finansielle Grunde være rigtigst, at hele Sagen gøres til Genstand for en grundig Undersøgelse i den tilstundende Sommer, og i Henhold hertil tillader man sig at stille følgende Ændringsforslag, der giver Ministeren for offentlige Arbejder Bemyndigelse til at lade foretage de nævnte Undersøgelser.

Idet et Mindretal (3 Medlemmer) tiltræder nærværende Indstilling, ønsker det dog udtrykkelig at betone,

at det ikke herved knæsætter Principet om en fast Forbindelse imellem Sjælland og Falster. Mindretallet maa navnlig fremhæve, at man maa anse det for højst tvivlsomt, om der herved for Tiden kan opnaas Fordele, der vil opveje de betydelige Omkostninger, som et saadant Anlæg vil medføre.

Udvalget foreslaar Lovforslaget affattet saaledes:

»Forslag til Lov om Undersøgelser i Anledning af Anlæg af en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster«.

Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til at anvende et Beløb af indtil 100,000 Kr. af Statskassens Midler til nærmere Undersøgelse og Forarbejder vedrørende Tilvejebringelse af en fast Forbindelse mellem Masnedø og Falster. Undersøgelserne skal angaa saavel en Linie Vest om Kalven til Orehoved som en Linie fra Masnedø til et Punkt Vest for Gaabense, og i Forbindelse hermed Undersøgelse af, hvorledes Ulæmpere for Skibsfarten ved en Bro bedst kan afhjælpes. Under de forannævnte Undersøgelser inddrages derhos Udarbejdelse af Planer for en Forbindelse Kjøge—Møen—Nykjøbing paa Falster og Tilvejebringelse af en Forbindelse mellem Masnedø og Falster ved en Tunnel. Ministeriet kan give Entreprenørfirmaer Adgang til at følge Undersøgelserne og indgive Tilbud paa Udførelsen efter de af Statsbanerne udarbejdede Projekter eller efter Projekter, udarbejdet af Firmaet selv.

Resultatet af de foretagne Undersøgelser og de paa Grundlag deraf udarbejdede detaillerede Planer bliver at forelægge Rigsdagen ved Begyndelsen af den ordinære Rigsdagssamling 1909—10«.

Den mindre Sejlskibsfart og Lovgivningsmagten.

Vi har modtaget følgende:

For et Par Dage siden kunde man i Dagspressen læse, at fra 1ste Maj vilde Danmarksekspressen ophøre, og denne lille Notits giver mig Mod til endnu en Gang at vende tilbage til den saa omstridte Masnedøbro, fordi den bestyrker mig i den Opfattelse, som, var den fremsat paa et tidligere Tidspunkt, sikkert vilde være bleven erklæret for Kælleri eller grov Uvidenhed. Men nu foreligger den nøgne Sandhed — Luksustoget har maattet indstilles, fordi det altid kørte med forsvindende faa Passagerer, ofte tomt; det kunde ikke betale sig. Naar man sammenligner denne Kendsgerning med den Reklame, hvormed i alt Fald visse Dagblade meddelte om Luksustogets Etablering, melder sig uvilkaarlig den Tanke, om ikke hele denne Gjedserrutes Betydning er i høj Grad overdreven. Er den virkelig alt det værd, som Staten dels allerede har og dels paatænker at ofre paa den, eller er ikke en god Del deraf Reklame, sat i Scene af de interesserede og af de Blade, som nu en Gang skal støde i Basun for alt nyt. — Regeringens Forslag om at anlægge en Bro over Storstrømmen fra Masnedø til Falster har indenfor Sejlskibserhvervet mødt en Modstand som maaske intet andet, og en saadan Enstemmighed opnaas ikke uden god Grund. Skont det naturligvis maa anses for givet, at Forslaget om Anlæggelsen af Broen var vel overvejet, før det overhovedet blev bragt frem, er det dog mit Haab, at dette »Mene tekel« fra den afdøde Danmarks-Ekspres maatte føre til fornyet Overvejelse, der kunde resultere i intet mindre end hele Broprojektets Opgivelse. Derved vilde Staten spares for adskillige Millioner og de mindre Sejlskibe for en generende Ulempe, og dette sidste er dog ogsaa et Moment, som der netop nu turde være al Anledning til at tage det mest mulige Hensyn til, nu, da netop de to ny Lovforslag

er ved at blive gennemført, som begge — hver paa sin Vis — betyder et Indgreb i Sejlskibserhvervets Frihed.

Baade Løven om Lastelinie og Løven om Tilsyn med Sejlskibe motiveres med Hensyn til Udlandets, navnlig Englands, Lovgivning, og dette er sikkert til en vis Grad rigtigt; men det er en Selvfølge, at overfor de talrige mindre Sejlskibe gælder denne Motivering ikke, og i Lasteliniespørgsmaalet foreslog Løven da ogsaa at indtage Skibe under 80 Tons. Var denne Grænse end i ganske enkelte Tilfælde for høj, synes det dog mærkeligt, at denne Undtagelse nu ganske er strøget i Stedet for nedsat til f. Eks. 50 eller 60 Tons.

Løven om Tilsyn med Sejlskibe paafører selvfølgelig ogsaa Skibene visse Byrder og endogsaa direkte Udgifter til Synsmændene. Disse Udgifter er vel i og for sig ret ubetydelige, men det er Principet og dets Motivering, mod hvilket der bør gøres Indvendinger.

Det indrømmes i Kommissionsbetænkningen, at Udgifterne ved saadant Tilsyn, som foranstalles i det offentlige Interesse, bør bæres helt af det offentlige, saaledes som ogsaa Tilfældet er med Fabriktilsynet, men — tilføjes der — da dette Tilsyn med Sejlskibe væsentligst skyldes Hensynet til Udlandets (Englands) Lovgivning og altsaa er i Skibenes egen Interesse, har man ment, at de ogsaa selv burde bære en Del af Omkostningerne. Denne Motivering kan heller ikke gælde de mindre Sejlskibe, som aldrig kommer til England, og for disses Vedkommende kunde og burde der altsaa i hvert Fald gøres en Undtagelse.

Der er i og for sig intet at indvende imod, at det offentlige kræver Garanti for, at et Erhverv udføres paa en forsvarlig Maade, og betinger sig Ret til at føre Kontrol dermed; men det synes i høj Grad ulogisk at paalægge vedkommende Erhverv Omkostningerne derved — og dette gælder saavel Damp- som Sejlskibe.

En anden Ting er, at bortset fra alt andet, bør Synsmændene være økonomisk uafhængige af Skibene, saa deres Indlæg ikke bestemmes af det Antal Skibe, de syner; thi ellers er den Mulighed til Stede, at Systemet ikke kommer til at virke ganske, som det var paatænkt.

Som all bemærket er de direkte Udgifter, Tilsynsloven paalægger Skibene, ret ubetydelige, men det synes uforstaaeligt, hvorfor Søfarten skal behandles anderledes end andre Erhverv (Industri og Fiskeri). Mange smaa Ulemper bliver tilsidst følelige — og da især for den mindre Sejlskibsfart. Her er det nemlig ikke et Aktieselskab eller Partrederi, der rammes, men i langt de fleste Tilfælde en Enkeltmand, som i Reglen alene maa bære enhver forøget Byrde, og for hvem enhver Indskrænkning i Erhvervsfriheden og enhver ny Udgift betyder et direkte Tab.

Det maa haabes, at Ministeriet for Handel og Søfart, som sikkert alle knytter store Forhaabninger til, vil drage Omsorg for, at vor Sejlskibsfart maa kunne arbejde under de bedst mulige Forhold, thi den er ikke den ringeste Del af dansk Skibsfart.

Svendborg den 22. April 1909.

L. Rasmussen,

Sekretær for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der i sidste Uge sluttet adskillige Fragter, men Markedet er yderst mal, og der

er en ret følelig Mangel paa prompte Laster overalt saavel fra aabne Havne som fra Bottenhavet, saa at Udsigterne for Ugen er alt andet end lyse. Danmark har nogle faa Laster Cement, Krit, gl. Jern etc. til lave Rater. Vestsverig, Østnorge og Tyskland er tomt. Sydsvrig og Bottenhavet har kun faa Laster til meget lave Rater. Returfragter Vest fra er vedvarende matte, og kun meget faa Ordre er fremme, saa at det ogsaa i den Retning ser mørkt ud.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

112 R. T. Is Kristianiafjord/Guernsey 8/, 110 Sldr. D/B Kristiania/Brest 32 Fres., 360 Tons Lervarer Høganas/Tronhjem 6 Kr., 70 Sldr. D/B & Boards Lovisa/Halte 28 M., 260 Tons Kul Wemyss/Svendborg £ 6, 220 Tons Kul Dysart/Tonsberg £ 5,5, 250 Tons Oljekager Riga/Østengland 8/.

For de mindre Skibe er Markedet i det store og hele uforandret siden vor sidste Beretning, og vi kan derfor henvise til de i denne nævnte Rater, som vi kan supplere med, at Danzig sluttede 5½ M. for Rug, Greifswald 5½ M. for Havre, hvorimod Rostock nu noterer kun 4¼—4½ M. for Havre pr. Maj.

Kjøbenhavn, hvortil der stadig kun kommer ret faa Skibe, sluttede for Gasrensningssmasse 3 M., samt Hvede til Yslad, Trelleborg 10 Øre, Majs til Fredericia 12 Øre, Byg til Præstø 12 Øre.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Torm«

holdt d. 3. ds. ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører F. Føgger.

Bestyrelsens Formand, Kaptajn C. Schmiegelow, fremsatte og motiverede et Forslag fra Bestyrelsen om at faa Generalforsamlingens Autorisation til eventuelt at afhænde et eller flere af Skibene, hvis Bestyrelsen finder saadant betimeligt, og til at anskafo ny i Stedet for.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmigt.

De Carlske Dampskibsselskaber

afholdt aarlig Generalforsamling d. 29. Marts. Overretssagfører Stahr dirigerede og Grosserer L. H. Carl aflagde Beretning.

Aaret 1908 har været det daarligste Aar, som Skibsfarten endnu har oplevet. Resultaterne af forrige Aars Drift er derfor alt andet end gode.

»Carl«.

Træfragterne fra Østersøen har hele Sæsonen holdt sig nede paa et hidtil ukendt Minimum, og samtidig holdt Kulfragterne sig meget lave. I Middelhavet, hvor Skibene var anbragt i Vinternaaderne, var Fragterne ligeledes yderst slette. En yderligere Kalamitet ramte vore Selskaber i Efteraaret, idet Isen i Begyndelsen af November pludselig og uden Varsel indtraf i St. Petersborg paa et Tidspunkt, hvor vi havde otte Dampere liggende der og én Dampere paa Vej derop. Hertil kom, at Havnearbejderne straks benyttede Lejligheden til at fordoble deres Priser for Stuvningen, samt at Rugserpengene steg til det tidobbelte. Følgen var, at disse Kontraktrejser, som skulde have givet Overskud, gav et betydeligt Tab og derved forringede Baadens Driftsoverskud i høj Grad. Hertil skal kun bemærkes, at vi lige kort forinden havde faaet Underretning fra vore Agenter i St. Petersborg om, at Navigationen der ikke ventedes sluttet foreløbig.

Udsigterne for det kommende Aar er i Øjeblikket ikke særlig lyse, men vi har dog endnu en Del Trækontrakter for Sommeren til vellønnende Rater. — Kulfragterne tegner ogsaa lidt bedre.

For Regnskabet, der udviste et Netto-Overskud paa Kr. 98,365, hvoraf Kr. 67,654 foresloges henlagt til Reserve- og Amortisationskontoen, gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Kaptajn C. L. Kraemer.

Grosserer Oehlenschläger anbefalede Sparsommelighed og ankede over, at Selskabet lod sine Skibe gaa i Dok i England i Stedet for at støtte danske Skibsværfter.

»Skjold«

Aarets Overskud var Kr. 50,471. Efterat Renter, Honorarer m. m. er betalt, henlægges Kr. 15,138 til Reserve- og Amortisationsfond.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Kaptajn Kraemer genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

»Gorm«.

Netto-Overskudet androg Kr. 114,943, Kr. 56,741 overføres til Reserve- og Amortisationsfond, efter at Renter, Honorar til Reder m. m. er afholdt.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Kaptaju Kraemer genvalgte til Kommitteret.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. 1ste Eksamen i Anret 1909 afholdtes fra den 3. til den 17. April.

Skolen havde til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) indstillet 12 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 8, i Geografi og Vejrlære 8, i Soret og Hændelsesvidenskab 8, samt i Engelsk 3.

Endvidere var til Fiskeskipperproven indstillet 6 og til Sætteskipperproven 9.

Ialt 35 Elever, som alle bestod.

Havarier og Forlis.

Brisk, Dpsk. af Kristiania, der, som meddelt, kom paa Grund paa Hveen, er, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, af Svitzers bragt flot og ind til Reden her for at blive undersøgt af Dykker.

Aros, Dpsk. af Aarhus, kom d. 21. ds. i Aarhus Havn i Kollision med Skonnert »Malfridur« af Marstal; denne sidste fik Klyverbommen brækket, og »Aros« fik Skade paa Baaddaviderne.

Familiens Minde, Skonnert af Årskjøbing, kom d. 16. ds. paa Rejsen fra Stralsund med en Ladning Havre paa Grund i Gronsuud og maatte tage Assistance for at komme flot.

Albert Zelek, Dpsk. af Rostock, der, som tidligere meddelt, kom paa Grund ved Falsterbo Rev, er kommet flot med Assistance og indbragt til Skaner for Dykkerundersøgelse.

Patria, Dpsk. af Bergen, er d. 24. ds. med en Ladning Svoverts kommet paa Grund lidt Nord for Hasle. Skibet har afslaaet Assistance.

Svend, svensk Damper, kom d. 24. ds. paa Rejsen fra Hull til Trelleborg med en Ladning Kul paa Grund ved Stenbjerg, men kom ved Svitzers Assistance flot og afsjlede til Frederikshavn for Undersøgelse.

Charlotta, Skonnert af Jernavik, er d. 25. ds. paa Rejsen fra Sverig til Odense med en Ladning Træ sunket i Odense Havn. Skonnerten har paa Rejsen haft haardt Vejr og har i 4 Dage holdt den gaende ved Pumperne, da den havde erholdt en større Lækage.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibsbygger Z. T. Jacobsens Værft i Troense blev der den 21. ds. sat en ny 3-masted Skonnert i Vaudet, som fik Navnet »Niels Juell«. Skibet maaler 202,86 Brutto- og 178,21 Netto-Tons og skal føres af Kapt. Georg Olsen af Thuro. Mægler R. S. Hansen, Thuro, skal være bestyrende Reder.

I de nærmeste Dage legges paa samme Værft Kolen til en 3-masted Skonnert paa 230 Tons, for hvilken Mægler R. S. Hansen af Thuro ogsaa skal være bestyrende Reder. Den skal føres af Kapt. Herman Nielsen, for Tidon Fører af Skonnertbrig »Psycho«.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«. Løvstræde 9. Telefon 6015.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivekruer, Dampsil, Ankere, Krankæder, Staalrosser, Koøjer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 25./4. til Aarhus. — Alexandra, Nielsen,

pass. Quessant 25./4. hertil. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 25./4. — Auglodane, Wiencie, afg. Arendal 22./4. Nord pau. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Dunquerque 25./4. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 26./4. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 18./4. — Arno, Strubberg, ank. Windau 23./4. — Aurora, Fischer, pass. Dartmouth 25./4. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Windau 25./4. — Beira, Lunge, afg. Stettin 24./4. til Barcelona. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 17./4. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Brunsbüttel 26./4. til Malaga. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 26./4. — Dagmar, Bogvad, ank. Genua 25./4. — Douro, Søberg, ank. Cardiff 24./4. — Florida, Andersen, afg. Dartmouth 15./4. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. London 25./4. — Garonne, afg. Bordeaux 25./4. til La Rochelle. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 24./4. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 24./4. til New York. — Hengest, Munck, ank. hertil 23./4. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 25./4. til Riga. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 26./4. — Kasau, Hansen, ank. Libau 21./4. — Kiev, Jørgensen, afg. Bordeaux 22./4. hertil. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 23./4. til Boston. — Kursk, Gommesen, ank. Reval 20./4. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 21./4. — Loire, pass. Holtenuu 25./4. for Dunquerque. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 24./4. til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Salonica 24./4. — Moskvo, Jensen, ank. Antwerpen 26./4. — Nicolai II, Klausen-Kaas, afg. New York 24./4. til Boston. — Nordjylland, Jacobæus, dokker her. — O. B. Snhr, Frisenette, ank. Malaga 23./4. — Omsk, Hardor, ank. Libau 24./4. — Oscar II, Hempel, ank. Kristiania 26./4. — Ponnsylvania, Gotsche, pass. Butt of Lewis 23./4. hertil. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 24./4. til London. — Pregel, Iversen, ank. Havre 22./4. — Saga, Wiherg, ank. Dunquerque 23./4. — Texas, Lissner, ank. Windau 20./4. — Tyr, Thanning, dokker her. — United States, Wulff, ank. New York 20./4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosario 30./3. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Gloucester 9./4. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Aalborg 20./4. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. San Nicolas 27./3. til Rotterdam. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. New York 15./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Syracuse 14./4. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Livorno 17./4. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 4./4. til Ingranport. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Hull 14./4. til Riga. — Johan Siem, Nielsen, afg. Korsør 21./4. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 16./4. — Newa, Dahl, ank. Genua 14./4.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Cadiz 23./4. til Wick. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Genua 21./4. — Nordsoen, Gram, ank. Eshjerg 24./4. — Nexos, Basse, afg. Lemwerder 20./4. til Porto Vecchio. — Gerda, Thogersen, afg. Livorno 23./4. til Valencia. — Ellen, Hansen, afg. Catania 21./4. til Tarragona. — Fylla, Christensen, afg. Windau 23./4. til London. — Napoli, Brinch, afg. Cadiz 23./4. til Reykjavik. — Bodil, Uldall, ank. Limerich 23./4. — Dagmar, Mathiisen, afg. Hamburg 22./4. til Liverpool. — Nerman, Schiff, ank. Windau 21./4. — Alfa, Sørensen, ank. Eshjerg 23./4. — Inger, Larsen, ank. Aviles 21./4. — Johanne, Mikkelsen, ank. Bayonne 20./4. — Karla, K. M. Nielsen, passeret Helsingør 23./4. til Bremen. — Laura, ank. Rotterdam 22./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Helsingør 2./4. — London, Bon, ank. North Shields 22./4. — Paris, Tholander, afg. Hull 21./4. til Stockholm. — Bryssel, Kuas, afg. Benisaf 23./4. til Newport.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Sierre Leone 19./4. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Bathurst 10./4. — Roma, v. Thun, ank. St. Louis 18./4.

Jylland. Ingrid, Winther, pass. Helsingør 23./4. for Oxolou-sund.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Libau 15./4. — Brattingsborg, Andersen, ank. Stettin 19./4. — Flynderborg, Jørgensen, afg. Methil 22./4. til Lübeck. — Fredensborg, Fischer, ank. Windau 23./4. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Newcastle 24./4. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 18./4. — Rosenborg, Suenson, afg. Königsberg 22./4. til Rotterdam. — Stjerneborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 19./4. — Uranienborg, Schmidt, afg. Reval 22./4. til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Winther, ank. Kjøbenhavn 22./4. — Silkeborg, Pedersen, ank. Sunderland 24./4. — Tuborg, Schmidt, ank. Hull 24./4. — Ulfshjerg, Møllerup, afg. Tyne 25./4. til Kjøbenhavn. — Vordingborg, Krabbe, afg. Sunderland 22./4. til Fairwater.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Hull 21./4. til Riga. Dansborg, Kühl, ank. Hull 22./4. — Taarnborg, Matzen, afg. Libau 20./4. til London.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 19./4.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Reval 17./4.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Memel 21./4. til Retterdam.

(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 ndlagt 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. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skl. afgift 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, Vareskuro, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 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. 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 udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Slusetærsklen 18 Fod. ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tonde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tonde.	Losning og Lastning besørges af 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 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. 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 forendes.
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 Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende 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 Lodspøngene 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 staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Ind 10 Øre Ud - -	Lods faas ved Albue og for ndgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. [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. Dampskibe som 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 nd 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, 38' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinjen, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjelblokkene er c. 12½', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6¼ 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. Lodspøngene 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpræ: 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, 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. Ballastpræ: 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 Mølle 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-elevatorer 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 Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besør ges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 å 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besør ges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansspor 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 køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Odense 25./4. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Windau 23./4.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Burutisland 23./4. til Riga.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Lihau 23./4.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Memel 22./4. — Alexy, Lørrtzen, afg. London 21./4. til Bordeaux. — Dagny, Sørensen, ank. Durdee 24./4. — Mary, Clausen, pass. Helsingør 22./4. for Manchester.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Huelva 21./4. — Helga, Vaahen-Hansen, ank. Barreyno 22./4. — Martha, Christensen, afg. Blyth 21./4. — Elna, Ratje, afg. West Hartlepool 23./4. — Therese, Pedersen, ank. Huelva 25./4. — Simone, Møller, afg. Monaco 24./4. — Joanne, Løffler, ank. Licata 21./4. — Vera, Riso, ank. Monaco 18./4. — Daisy, Lagesen, ank. West Hartlepool 24./4.

Det asiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. Antwerpen 19./4. — Bintang, Gabe, afg. Antwerpen 22./4. til Port Said. — Sammi, Licht, afg. Suez 9./4. til Singapore. — Chumpon, Hansen-Rauu, afg. Bangkok 18./4. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 22./4. til Singapore. — Cathay, Kruse, afg. Mangalore 23./3. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. Marseille 19./4. til London. — Indico, Berg, oplagt i Kjøbenhavn. — Sibirien, Rambusch, afg. Capetown 21./4. til Algoa Bay. — Cambodia, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 22./4. til Antigua. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 19./4. til Havre. — St. Croix, Jensen, ank. Kjøbenhavn 20./4.

Torm. Sara, Jensen, ank. Tyne Dock 23./4. — Helene, Sørensen, ank. Helsingør 17./4. — Sjølland, Sonnichsen, afg. Rotterdam 24./4. — Agnete, Petersen, afg. Blyth 22./4. — Hermia, Hansen, afg. Altona 23./4. — Alice, Schultz, ank. Burutisland 23./4.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Cardiff 20./4. — N. G. Petorsen, Bloch, afg. Burutisland 22./4. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Swansea 23./4. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Dunkerquo 21./4. — Ajax, Brorsen, ank. Helsingør 22./4. — H. C. Anderson, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 25./4. — G. Koch, Jørgensen, afg. Tyne 23./4. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Grimsby 24./4. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ghent 18./4.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 22./4. — Fulton, Jørgensen, afg. Valencia 23./4. til Antwerpen. — Newton, Andersen, afg. Grao 19./4. til Antwerpen. — Washington, Nielsen, afg. Leith 23./4.

Frøen. Austa, Bagger, afg. Liverpool 23./4. til Cardiff. — Frøja, Nielsen, ank. Libau 23./4. — Vera, Thing, ank. Kjøbenhavn 7./4.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Dunston 19./4. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 24./4.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Blyth 23./4. til Swinemünde.

Sejlskibe.

Eshjerg. Ætna, Pedersen, afg. Skive 22./4. til Kristianssand. — Ella, Olsen, afg. Arendal 20./4. til Hamburg. — Inga, Storm, ank. Risør 23./4. — Sophie, Svarrer, afg. Rio Hachi 1./4. til Hamburg.

Æra. Th. Lohse, Boye, ank. Abenraa 21./4. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Seaham 22./4. — Forældres Minde, Christensen, ank. Swansea 22./4. — Anne, Schmidt, ank. Aarhus 22./4. — J. A. Kroman, Christensen, ank. Cappel 22./4. — De tvende Brødre, Boye, ank. Skien 21./4. — Zeus, Sørensen, ank. Greifswald 21./4. — Castor, Albertsen, ank. Flensborg 21./4. — Industri, Raahauge, afg. Stettin 22./4. til Sunderland. — Johanne, Østermann, ank. Korsør 23./4. — Nathalia, pass. Dungeness 24./4. vestg. — Ofelia, Clausen, ank. Aarhus 23./4. — Hekla, Hermansen, ank. Bridgeness 22./4. — Kathinka, Ohlsen, ank. North Shields 22./4. — Christine, Rasmussen, ank. Aalborg 23./4. — Børtha, Madsen, ank. Uddevalla 23./4. — Apollo, Albertsen, ank. Aarhus 23./4. — Skandia, Fabricius, ank. Sunderland 22./4. — Debora, Rasmussen, ank. Halmstad 23./4. — Pampa, Svendsen, ank. Moss 23./4. — Mary, Andersen, ank. Karlshamn 23./4. — Elise, Petersen, ank. Swinemünde 24./4. — Kodan, Hansen, ank. Buenos Aires 23./4.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 61.

Sunket Vrag. Vene-Grunde. Smaalands-Farvandet.

En Skonnert er sunken paa Vene-Grunde.

Marineministeriets Admiralitets Departement, den 26. April 1909.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 27. April 1909. — Lovforslaget om Anhag af en Jernbanebro mellem Masnedø—Falster. — Den mindre Sejlskibsfart og Lovgivningsmagten. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fru Sø og Laud. — 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 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7232.

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, thv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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



faas hos de fleste af Landets

Skibs- og Provianteringshandlere

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stededores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markkristensen.

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.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Friedrich Mentz

Damp- og Sejlskibsmægler.

Rostock og Warnemünde.

Helmentz-Rostock.

Telefon 1212.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 492

AXEL LUND

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 3862

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvørk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20

Løge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.

Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 10—11.

Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henberende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

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.

OSKAR ENSTRØM

Skeppsklarerare i Neder Kalix

Etablerad 1800.

Tele.-Adr.:

„Enstrøm, Neder Kalix“.

Garanterar färm expedition

ock reel behandling.

Sjelf närvarande vid lastplat-

serna ock bevackar fartygens

intressen.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdales ved 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Fredag den 30. April 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3053. — Telegr.-Adr.: Amiant.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN.

Skibsartikler af enhver Art.

Køb Deres Forbrug af



Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
 Levanger — 7.00
 Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
 til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625.

Børstenbinder.

Telefon 4375.

Vesterbrogade 54.

Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Adr.: St. Annæ Plads 16 • • Leverandør til Flaaden • •	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 Statebanerne • • Telefon 5601
---	--	---	---

**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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Speditlon
St. Petersburg
 og
Narva (Hungerburg)
 (Rusland)
 Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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

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.

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.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.

Københ. C. Telf. H. 1728.

Helge Stabell,

Skibssingenør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

Telegramadr.:

„Smith.
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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 Opflytningsbevis 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 April 1909.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

Stilling for en Kaptajn i Land.

En Kaptajn, 40—50 Aar, der har Erfaring og noget Kendskab til Sprog og Kontorarbejde, kan faa en ledende Stilling paa et Dampskibskontor, ved at overtage Kr. 50,000 i Aktier i et nydannet Dampskibsselskab. Billet, mrk.: „275“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

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.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse:

Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:

Copenure

Telefon-Nr.

42

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.

Motoren „Gideon“

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

Forslaget til midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie.

Af den Betænkning, der ledsager det for Tiden for Rigsdagen foreliggende Logforslag*) om Lastelinie gengiver vi nedenstaaende Uddrag:

Ved et i England i 1906 givet Tillæg til *The merchant shipping act* af 1894 er det fastsat, at de engelske Bestemmelser angaaende Afmærkning af Lastelinie fra den 1. Oktober 1909 finder Anvendelse paa alle udenlandske Skibe, saa længe de er i en engelsk Havn. Rederen eller Føreren af et udenlandsk Skib vil som Følge heraf, hvis Skibet efter den nævnte Dag anløber engelsk Havn uden at være forsynet med et af den britiske Regering anerkendt Lasteliniemærke, udsætte sig for Strafansvar, og Skibet vil blive anset for usikkert og kunne stoppes.

I Følge derom fra Udenrigsministeriet modtagen Meddelelse er den britiske Regering imidlertid villig til at forhandle med den danske om en Overenskomst om gensidig Anerkendelse af de i hvert Land i den heromhandlede Henseende gældende Bestemmelser. Ministeriet for Handel og Søfart har i den Anledning under 27. Januar 1909 til Udarbejdelse af Udkast til Lov om Lastelinie nedsat en Kommission bestaaende af:

Ingeniør H. Burmeister, Formand,
Formand i Sømandenes Forbund S. V. Andersen,
Reder og Skibsbygger L. J. Bager,
Formand i Navigatørforeningen, Styrmand Bregnhøf,
Fuldmægtig og Ekspeditionssekretær i Ministeriet for Handel og Søfart G. Busck-Nielsen,
Skibsreder Martin Carl,
Direktør N. J. Høst,
Skibsreder J. P. H. Jørgensen,
Formand i Skipperforeningen, fhv. Skibsfører A. V. Knudsen,
Direktør Chr. Kronman,
Inspektør Chr. Olsen, R. af Dbg.,
Ingeniør H. A. Otterstrøm,
Ingeniør H. Sonne,
hvilken Kommission under 11. Marts d. A. har fremsendt Forslag til midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie

Det har under Arbejdet med Tilvejebringelse af et Udkast til Lov om Lastelinie vist sig umuligt paa betryggende Maade at fuldføre det Kommissionen paalagte Arbejde — at udarbejde Udkast til endelig Lov om Lastelinie — i den Tid, der har staaet til Kommissionens Raadighed, idet det i 1906 i England vedtagne Tillæg til *The merchant shipping act* jo forlanger, at fremmede Skibe — med Undtagelse af Sejlskibe af under 80 Tons — der anløber engelske Havne, inden den 1ste Oktober 1909 skal være forsynet med Lasteliniemærke, enten helt i Overensstemmelse med de engelske Regler eller afsat efter andre, af den engelske Regering godkendte Regler.

Kommissionens Tanke har ganske vist været rettet paa, om man ikke uden videre endeligt kunde antage de Regler for Udregning og Anbringelse af Lastelinier, der allerede var godkendt af den engelske Regering — altsaa Board of Trade's Regler, den franske Regerings Regler og det tyske See-Berufsgenossenschafts Forskrifter; men man har alligevel opgivet denne Tanke, idet man dels har Grund til at antage, at Board of Trade ikke vilde anerkende en saadan Ordning, dels maa formene at en saadan Ordning — dens Anerkendelse iøvrigt forudsat — ikke vilde blive tilfredsstillende. Forholdet vilde nemlig

i saa Fald kunne blive det, at de Lastelinier, som anbragtes paa danske Skibe, i hvert enkelt Tilfælde skulde udregnes og godkendes af Myndigheder, ansat af fremmede Regeringer og til en vis Grad ogsaa underkastet disse vilkaarlige Skøn.

Men ligesom Lovgivningsmagten i de Tilfælde, hvor der af Udlandet paa andre Omraader har været stillet Fordringer til danske Skibe, deres Indretning m. m., ikke har ment simpelthen at kunne henvise danske Skibe til at opfylde vedkommende fremmede Stats Love eller en fremmed Institutions Regler, men derimod selv har givet positive Bestemmelser, der har faaet officiel Anerkendelse af den paagældende fremmede Stat, jfr. Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m., saaledes formener Kommissionen, at man nu heller ikke for Lasteliniernes Vedkommende som en endelig Fordring bør paatvinge danske Skibe fremmede Institutioners Regler. Ej heller synes det heldigt, om Regeringen ganske vilde overlade det til danske Redere selv at tage de Konsekvenser, som vilde flyde af, at deres Skibe, efterat den ovenfor omtalte engelske Lov var traadt i Kraft, anløb engelske Havne uden at være forsynet med et paa Forhaand af de engelske Myndigheder anerkendt Fribordsmærke. Kommissionen mener derhos, at det vilde være heldigst og værdigst for den danske Stat, om de Love og Bestemmelser, der gjaldt i Danmark, ogsaa paa dette Omraade sikrede Landets Skibe imod Tvangsforholdsregler i andre civiliserede Landes Havne.

For Kommissionen staaer det herefter som nødvendigt, at der tilvejebringes selvstændige danske Lovbestemmelser om de herhen hørende Forhold. Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af Lovforslag til endelig Ordning af de heromhandlede Forhold er imidlertid saa vanskelig, at man, som bemærket, ikke mener at kunne naa rettidigt at blive færdig dermed. Vanskeligheden ligger dels i at udarbejde passende Tabeller og Bestemmelser for Beregningen af Fribordet, idet det har stor Betydning, at den endelige Lov samtidig med at tilfredsstille de engelske Myndigheder ogsaa kan bringe den danske Skibsfart, under saa gunstige Betingelser som muligt, dels ogsaa i at tilvejebringe Forslag til Bestemmelser om, under hvilke Former den betryggende Udførelse af Beregningerne og Tilsynet med Afsætningen af Resultaterne skal foretages, hvilket aller forudsætter Tilvejebringelsen af udførlige Oplysninger om de tilsvarende Forhold i andre Stater og de Erfaringer, man der har indhøstet.

I Betragtning af disse Vanskeligheder staaer det herefter for Kommissionen som den eneste nu opnaelige Løsning at foreslaa en midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie, gældende indtil en endelig Lov træder i Kraft, og saaledes at det ved den midlertidige Lov overlades til Regeringen ved Anordning at fastsætte de nærmere Regler om Skibes Forsyning med Lastelinie. Idet Loven kun skulde være rent midlertidig, kunde det da forsvares, at den Anordning, der udstedtes, ganske byggede paa de engelske Lastelinie-regler.

Men naar Kommissionen bringer en saadan Ordning i Forslag, maa det da bestemt betones, at Ordningen er at betragte som en Nødhjælp og kun fremkommer under Hensyn til de særdeles betydelige Ulemper, Gennemførelsen af den fornævnte engelske Lov vil medføre for dansk Skibsfart, hvis der ikke til den Tid, den engelske Lov træder i Kraft, maatte være indført saadanne Forskrifter for danske Skibes Dybgaende og deres Forsyning med Lasteliniemærke, at disse Forskrifter vil kunne opnaa officiel Anerkendelse i England.

Den midlertidige Ordning vil derhos ikke være uden Fordele, i hvilken Henseende navnlig maa fremhæves, at Kommissionen gennem Ordningens Udførelse i det prak-

*) Lovforslaget's Tekst fandtes gengivet i *Dansk Søfartstidende* Nr. 25 d. A., det maa imidlertid vel erindres, at Forslaget i Folketinget er undergaaet en væsentlig Ændring (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 30 d. A.).

tiske Liv vil kunne hente rige Erfaringer, der vil være af den største Betydning under det fortsatte Arbejde med Udarbejdelsen af Forslag til endelige Regler paa dette Omraade. Endvidere vil der skabes Mulighed for et Samarbejde med andre, med Danmark paa dette Omraade ligestillede Stater, i hvilke det heromhandlede Spørgsmaal endnu ikke er endelig løst, og man vil ad denne Vej kunne naa til at foreslaa en omhyggelig forberedt og med de særlige danske Forhold for Øje afpasset endelig Ordning. Man kan saa meget mere anbefale en saadan omhyggelig Forberedelse, som Erfaringen fra andre ligestillede Stater, hvor tilsvarende Kommissioner har været nedsat, viser, at disse Kommissioner gennem flere Aar har beskæftiget sig med Æmnet uden endnu — saa vidt vides — at have taget endeligt Standpunkt.

Idet Forholdet jo endelig er det, at man under de forhaandenværende Omstændigheder er nødsaget til indtil videre at acceptere et af de enten i England eller Tyskland fastslaaede Beregningsgrundlag, har man haft saa meget mindre Betænkelighed ved at bringe de engelske Regler i Forslag, som Afgivelserne mellem de tyske og engelske Regler ikke er særlig betydelige.

Som det vil ses af Udkastet til midlertidig Lov om Skibes Dybgaende, foreslaas Loven gjort saa kort som mulig og Bestemmelserne deri saa rummelige som mulig, og der tiltrænges formentlig ikke nogen yderligere Motivering af Udkastets enkelte Bestemmelser end den, der allerede indeholdes i foranslaaede Bemærkninger.

Lovens Paabud om tvungent Lasteliniemærke m. v. er i øvrigt af Kommissionen tænkt gennemført paa følgende Maade:

Umiddelbart efter dens Stadfæstelse udsendes der af Ministeren for Handel og Søfart til samtlige Ministeriet bekendte danske Rederier et Cirkulære, ledsaget af Skemaer til Udfyldning, hvoraf et indeholder den Begæring, der af Rederen skal indsendes til Ministeren for Handel og Søfart om at faa udstedt et Fribordsbrev af denne, og de to andre de fornødne Oplysninger — henholdsvis for Jern- og Træskibe — for at de nødvendige Beregninger kan foretages.

For at man kan have Sikkerhed for, at de Oplysninger, som indsendes til Ministeren for Handel og Søfart, er rigtige, maa det paagældende Skema udfyldes og underskrives af en sagkyndig Autoritet, som ikke er i Rederiets Tjeneste. Kommissionen har tænkt sig, at det kunde ske enten ved Bureau Veritas, engelsk eller tysk Lloyds eller ved en af Statens skibbygningskyndige Tilsynsmænd. Kun i det Tilfælde, at Skibet er forsynet med et af Board of Trade udstedt Fribordsbrev, vil Ministeren for Handel og Søfart efter Fribordsbrevets Indsendelse kunne udfærdige Certifikat uden yderligere Oplysninger.

Naar de udfyldte Skemaer er indsendt til Ministeren for Handel og Søfart, bliver Beregningen af Fribordet at udføre efter de engelske Tabeller — eventuelt med en skønsommæssig Forøgelse af det Resultat, man er kommen til for Skibe, hvis Tilstand ikke kan siges at svare til den, der er forudsat i Tabellerne.

Disse Beregninger foreslaar Kommissionen kontrollet af et Udvalg af nærværende Kommission, medens der til Udførelsen af en Del af Arbejdet maa antages lønnet Medhjælp.

Naar Beregningerne er foretaget og Lasteliniemærket paasat i Overensstemmelse hermed — hvilket maa godtgøres ved Attest fra en af de til Udfyldning af Skemaerne bemyndigede Autoriteter — udstedes Fribordsbrevet af Ministeren for Handel og Søfart.

Kommissionen har samtidig udarbejdet Udkast til Anmodning til de skibbygningskyndige Tilsynsmænd om at paatage sig det omhandlede Arbejde med Udfyldning af Skemaer, hvorfor de maa beregne sig et Honorar, der formenes passende at kunne ansættes saaledes:

For Skibe:	I.	II.
	Skibe, der er klassede	Skibe, der ikke er klassede
under 300 Tons	15	25
fra 300 til 1,000 Tons	20	35
fra 1,000 til 2,000 Tons	25	45
fra 2,000 til 3,000 Tons	30	55
fra 3,000 til 4,000 Tons	35	65
fra 4,000 og derover	40	80

Endvidere maatte Synsmændene for Kontrollen med, at Fribordsmærket er rigtig paasat, beregne sig 10 Kr. for Skibe af enhver Størrelse.

Til Sammenligning mellem de gældende engelske og tyske Lastelinie-regler fremsættes følgende:

Definitionen af Længde, Bredde o. s. v. er uden væsentlig Forskel i de tyske og de engelske Regler; men et af de i Tabellerne benyttede Argumenter, nemlig Finhedskoefficienten, er forskellig, idet man ved Udregningen af denne Koefficient efter de engelske Regler regner Dybden fra Garneringen paa Bundstokkene under Forudsætning af, at Skibet er bygget med almindelige Bundstokke, medens Dybden ved Udregningen af Finhedskoefficienten efter de tyske Regler er regnet til Garneringen paa den dobbelte Bund. Forskellen mellem den engelske Finhedskoefficient og den tyske, svarende til samme Skib, vil i alle Tilfælde være meget nær 0,02. Forholdet mellem den i Tabellerne forudsatte Længde og Dybde er i begge Lande det samme, nemlig 12:1, og Korrektionen for Længde vil ogsaa nærlig være den samme.

Med Hensyn til Springet maa bemærkes, at Forudsætningerne ved Anvendelsen af de engelske og tyske Tabeller for det normale Spring er noget forskellige, saaledes at det normale Spring efter de tyske Regler er noget større end efter de engelske. Sammenligningen kan dog ikke blive ganske eksakt, idet de engelske Regler til Gengæld kræver en vis bestemt Størrelse af Springet paa forskellige Dele af Skibets Længde, forskellig fra, hvad de tyske Regler kræver, og idet det laveste Punkt i Springet efter de tyske Regler ligger agtenfor Skibets Midte, hvad de engelske Tabeller ikke forudsætter.

Medens de engelske Regler giver Vinterfribordet og et Fradrag for Sommerfribordet, giver de tyske Regler Sommerfribordet og et Tillæg for Vinterfribordet, men Korrektionen for Overgangen mellem Sommer- og Vinterfribordet er ens efter begge Regler.

Med Hensyn til Korrektionen for Opbygningerne er denne saavel efter de engelske som efter de tyske Regler bestemt ved Forholdet mellem Længden af Opbygningerne og hele Skibets Længde, men de tyske Regler giver gennemgaaende større Begunstigelser for Opbygningerne.

Medens de engelske Regler er de fordelagtigste for mindre flushdækkede og for store awningdækkede Skibe, er de tyske Regler fordelagtigst for mindre awningdækkede og for store flushdækkede, men Forskellen er i det hele ikke stor.

Regeringen maa med Kommissionen være enig i Ønskeligheden af, at der, ad Lovgivningsvejen træffes de for Opnaaelse af Overenskomst med den britiske Regering nødvendige Bestemmelser, ligesom ogsaa Hensynet saavel til Besætning og Passagerer som til de til Skibet knyttede store økonomiske Interesser formentlig gør det ønskeligt, at der for danske Skibes vedkommende træffes yderligere Bestemmelser end de i Solovens § 26 allerede indeholdte til Forebyggelse af Skibes Overlastning. Idet Regeringen endelig med Kommissionen kan samstemme i, at saa gennemgribende Bestemmelser, som de her omhandlede, udkræver indgaaende Overvejelser, har man ment at burde forelægge det af Kommissionen udarbejdede Forslag til midlertidig Lov i uforandret Skikkelse.

Med Hensyn til Lovforslagets enkelte Bestemmelser bemærkes følgende:

Til § 1.

Med Hensyn til nærværende Forslags Omraade bemærkes, at man — ledet af Ønsket om ikke med den foreslaaede, kun midlertidigt gældende Ordning at paalægge Skibsfarten større Byrder end højst nødvendigt — har anset det for rettest i det væsentlige kun at lade Forslagets Bestemmelser komme til Anvendelse paa de danske Skibe, imod hvilke de ovennævnte engelske Lovforskrifter fra 1. Oktober 1909 at regne vil blive gjort gældende. I Overensstemmelse hermed er Sejlskibe af under 80 Tons undtaget, medens Dampskibe uden Hensyn til Størrelse omfattes af Forslaget.

Naar man paa den anden Side ikke har indskrænket Forslagets Bestemmelser til alene at omfatte Skibe, der farer paa engelske Havne, skyldes dette Muligheden af, at andre Lande — inden Emanationen af en endelig dansk Lov om nærværende Forhold — gennemfører lignende Tvangsregler som de engelske overfor fremmede Skibe. At endelig Skibe, der ikke er søgaaende, jfr. om Betydningen heraf Bemærkningerne til § 7, er foreslaaet undtaget, uanset at de farer paa fremmede Havne (Tyskland, Sverige) søger sin Begrundelse dels i det ovennævnte Hensyn til ikke for strengt at bebyrde Skibsfarten, der allerede nu arbejder under ret trykkende Forhold, dels i Hensynet til, at der for saadanne Skibe, ved hvilke Faren ved nogen Overlastning ikke er saa stor som ved de i længere Farter gaende Skibe, mulig gennem Forhandling med vedkommende fremmede Staters Regeringer vil kunne opnaas Fritagelse for disse Staters eventuelle Lastlinieforskrifter. Opnaaelsen af saadan Fritagelse vil maaske falde saa meget lettere som der ogsaa for de heromhandlede Skibe allerede i Sølovens § 26 haves Forbud mod Overlastning.

Fastsættelsen af de nærmere Regler for Anbringelse af Lasteliniemærke har man ment det rettest ikke at optage i Lovforslaget, men at henvise til kgl. Anordning i Overensstemmelse med de ovenfor skitserede Principer.

Til § 2.

Af de med Lasteliniemærkets Anbringelse og Fribordsbrevets Udstedelse foranledigede Udgifter, har man ment med Billighed at kunne paalægge Skibsejeren en Del, saaledes at han udreder Udgifterne ved Fremskaffelsen af de til Fribordets Udregning fornødne Oplysninger om Skibet, jfr. ovenfor Bemærkningerne om Udfyldelse af Skemaerne, samt Udgifterne ved selve Lasteliniemærkets Anbringelse, medens Statskassen afholder Udgifterne ved Foretagelsen af de ovennævnte Beregninger.

Til § 3.

Under en Ordning af en saa rent midlertidig Karakter, som den Forslaget tilsigter at skabe, har man anset det rettest i Stedet for at oprette en saadan selvstændig Tilsynsinstitution, som det mulig vil findes formaalsjenligt at organisere ved en endelig Ordning af de heromhandlede Forhold, at overdrage Tilsynet til en bestaaende Myndighed, og man har i saa Henseende ment, at Toldmyndighederne, der allerede i Følge Lov om danske Skibes Registrering udøver en beslægtet Virksomhed med Hensyn til danske Skibe, vil kunne gøre fornøden Fyldest.

Til § 4.

De i denne Paragrafs 1ste til 3die Stykke indeholdte Regler er overensstemmende med de i Lov om Tilsyn med Dampskibe § 30, 1ste, 3die og 4de Stykke foreskrevne.

Bestemmelsen i Paragrafens sidste Stykke maa anses som en for Gennemførelsen af de givne Forskrifter rimelig eksekutiv Forholdsregel. Den saaledes foreslaaede Ret og Pligt til at stoppe Skibet maa tilkomme og paahvile Toldmyndighederne eventuelt i Forbindelse med Politivæbningen.

Til § 5.

Den foreslaaede Dispensationsbeføjelse maa anses nødvendig, saavel under Hensyn til, at Rækkevidden af

de i Forslaget indeholdte Forskrifter, der alle væsentlig er ny i Forhold til den hidtil gældende Lovgivning, kun vanskelig lader sig overskue, inden Erfaringer er indhøstet om Bestemmelsernes Virkemaade i det praktiske Liv, dels og ikke mindst under Hensyn til, at der formentlig altid vil kunne indtræffe Grænsetilfælde, for hvilke Forskrifternes absolute Gennemførelse maatte anses mindre billige, jfr. i saa Henseende bl. a. Bemærkningerne ovenfor til § 1.

Til § 7.

I Følge Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903 § 31 forstaaes ved »dansk Skib« et saadant, som opfylder de i Sølovens § 1 foreskrevne Betingelser, for at Skibet kan sejle under dansk Flag. Disse Betingelser er, at Skibet enten mindst for to Tredjedele ejes af Personer, som har Indfødsret og ikke er bleven Statsborgere i fremmed Stat, eller som er og i mindst 5 Aar har været bosiddende i den danske Stat, eller tilhører Aktieselskab, hvis Bestyrelse har sit Sæde i den danske Stat og bestaar af Aktieejere, som fyldestgør de nævnte Betingelser.

I Følge ovennævnte § 31 skal ved »Tons« forstaaes Register Tons Brutto og i Følge Bekg. af 5. Oktober 1903 § 87 betragtes de Skibe som »søgaaende«, der sejler udenfor Kystfart, hvorved forstaaes Fart, som finder Sted:

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

Kjøbenhavn, den 30. April 1909.

Lovforslaget om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø—Falster blev d. 28. ds. vedtaget i Folketinget ved 2den og 3die Behandling i den af Udvalget foreslaaede Skikkelse (Se *Dansk Søfartstidende* Nr. 31) hvorefter Broanlægget foreløbig stilles i Bero, medens der stilles 100,000 Kr. til Ministerens Disposition til yderligere Forundersøgelser.

Forslaget oversendes nu til Landstinget.

Lovforslaget om Tilsyn med Sejlskibe m. m. samt det paa andet Sted i Bladet omtalte Forslag til Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie blev i Gaar vedtaget ved 3die Behandling i Landstinget og er dermed færdige fra Rigsdagen.

Intet af Forslagene er i Landstinget undergaaet Ændringer.

Koleraen i Rusland. Udenrigsministeriet har under 24. ds. meddelt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, at da Navigationen paa den botniske og finske Bugt kan ventes aabnet i en nær Fremtid, har den kgl. Konsul i Havre indberettet til Udenrigsministeriet, at de af det franske Sundhedsvæsen sidste Aar tagne Bestemmelser, i Anledning af Koleraens Tilstedeværelse i Rusland, i Aar er bibeholdt.

Som Følge af disse Bestemmelser skal Skibe, der kommer fra russiske og finske Østersøhavne samt fra Sortehavshavnene medføre Sundhedspas paategnet af en fransk Konsularembudsmand paa de Lasteplasser, hvor saadanne lides, og ved Ankomsten til Frankrig underkaste sig Lægeeftersyn, som for Skibe, bestemt til franske Kanalhavne, kun kan finde Sted i Dunkerque, Havre eller Brest.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund meddeler:

I Anledning af de herskende daarlige Konjunkturer for Sejlskibsfarten skal man udtale, at det desværre paa nærværende Tidspunkt er vanskeligt at opnaa Raterne i hvert enkelt Tilfælde; men man forventer, at Medlemmerne fremdeles af yderste Evne vil arbejde hen til Gennemførelsen af Minimalraterne.

p. t. Svendborg, den 24. April 1908.

P. R. V.

C. Minor Rasmussen.
Sekretær.

Skibsfarten paa Stockholm. Udenrigsministeriet meddeler: Generalkonsulalet i Stockholm indberetter, at Skibsfarten paa Stockholm nu er i fuld Gang, hvilket ogsaa gælder Sejlskibsfarten. Indenfor Hudiksvalls Distrikt ventes Skibsfarten aabnet omkring d. 20. Maj, medens Vicekonsulalet i Hernösand mener, at Skibsfarten dér vil begynde allerede i Midten af næste Maaned.

Firmaet Hans Smith, Kronstadt, telegraferer til os den 29. ds.:

Isbryderen »Jermak« ventes at være parat til at kunne assistere Dampere næste Torsdag og Navigationen ventes aabnet 10 Dage fra Dato.

Dom i en Bjergningssag. Kjøbenhavn, 28. April. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 48,000 Kr. for Bjergning af Damperen »Hejmdal« af Tønsberg, der den 12. December 1908 grundstødte paa Vestsiden af Sjællands Rev.

Vi har fra Firmaet Cadenius & Grahn, Kotka, modtaget følgende:

De officielle Datoer for Skibsfartens Aabning i Kotka har under Femaarsperioden 1904—1908 været: 28. April, 1. Maj, 30. April, 6. Maj, 5. Maj, men da Kulden i Aar holdt sig længere end sædvanligt, tror vi næppe Skibsfarten i Aar kan ventes genoptaget før 10. Maj. Skulde nogen Baad imidlertid være bestemt hertil tidligere, har vi Haab om at kunne skaffe Isbryder til Assistance, hvis vi i god Tid faar Underretning fra vedkommende Rederi.

Søforhør.

Den 14. April d. A. afholdtes der i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af en Kollision udfør Kvæsthusbroens Hoved, den 10. April om Formiddagen, mellem Damperen »Sverige«, tilhørende Dampskibsselskabet Øresund, og Sandpumpedamperen »Progres«.

Det oplystes under Forhøret, at Vejret havde været taaget, Føreren af »Progres«, Kaptajn Nielsen, forklarede, at »Progres« passerede op gennem Havnen med langsom Fart c. Kl. 11 Fm., paa Hjemvejen fra Hellerup med en Ladning Sand. Han holdt sig stadig paa den vestlige Side af Løbet og passerede saa tæt opad For-

løjningsbøjerne, som ligger mellem Toldboden og Kvæsthusbroens Hoved, som det overhovedet var muligt. Han hørte da en Damper give to Stød om Bagbord, han ændrede ikke sin Kurs, da han deraf sluttede, at den vilde dreje Bagbord over, og at der var Plads nok. Da han saa »Sverige«, raabte han straks fuld Kraft Bak til Rorgængerens. Ordren blev adlydt, men Kollisionen skete straks efter. Han fik ikke Tid til at give tre Stød, før Kollisionen skete. Ved denne blev »Progres« ramt om Bagbord af »Sverige«s Stævn og sank straks efter.

De øvrige Mødte af Besætningen paa »Progres« tiltraadte i et og alt Kaptajnens Forklaring, idet de erklærede at have hørt »Sverige« give to Stød før den gav de tre.

Føreren af »Sverige«, Kaptajn Eriksen forklarede, at »Sverige« gik saa langsomt ud af Havnen, som det var muligt for overhovedet at kunne manøvrere. Da han havde passeret en Motorfærge varskoede Udkigsmanden en Damper for om Styrbord, og Kaptajnen gav da Styrbords Ror, men saa i det samme, at Damperen havde givet Bagbords Ror og drejede tværs for »Sverige«. Kaptajnen gav da Ordre til fuld Kraft Bak og gav samtidig tre korte Stød. Ved Bakningen svingede »Sverige« Styrbord over, og Kollisionen var uundgaaelig. »Progres« ramtes tværs om Bagbord og sank i Løbet af nogle Sekunder. »Sverige« gik i Styrbord Side af Løbet.

Da Kaptajn Eriksen af Rettens Næstformand, der ledede Forhøret, blev foreholdt, at »Progres« Mandskab nægtede at have forandret Kurs, fastholdt Kaptajnen dog, at »Progres« havde drejet til Styrbord. Maskinmester Frandsen forklarede, at »Sverige« gik for »langsomt frem« med c. 50 Omdrejninger i Minuttet, da der blev slaaet fuld Kraft Bak. Maskinen bakkede i $\frac{3}{4}$ Minut inden Kollisionen.

Føreren af Motorfærgeren fra Orlogsværftet forklarede, at da han sejlede over Løbet i Taagen, hørte han Lyden af en Dampfløjte, som han antog var Malmøbaadens. Da »Progres« opdagede ham, drejede den lidt Styrbord over for at passere ham. Da han havde passeret »Progres« hørte han to Stød fra en Fløjte, $\frac{1}{2}$ Minut senere skete Kollisionen.

Søforhøret fortsattes den 16. og 17. April og forskellige Vidner blev afhørt, men der fremkom intet af særlig Interesse.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket over den nordligste Del af Havet fra Lapland til Labrador er højest i Maj. Det høje Tryk over »Hestebredderne« er derimod næsten ligesaa svagt udviklet som i April. Paa de store Damperruter mellem Kanalen og New York er vestlige Vinde sjældnere og svagere, men østlige Vinde hyppigere end ellers. Overfor det høje Tryk ved Nordgrænsen af Passaten ligger nu hyppigt et andet over Grønland, med hvilket det ikke sjældent er forbundet eller endog sammensmeltet, og som Følge deraf udmærker Maj sig gennemgaaende ved overvejende roligt Vejr og ved hyppig Taage over de Dele af Havet, hvor Vandet er koldt (New Foundlands Bankerne og Marokkos Kyst). Fra April adskiller Maj sig ved færre Storme og mindre Nedbør og fra Juni ved flere nordlige Vinde (NØ.—NV.) og lavere Lufttemperatur.

Den nordlige Grænse for NØ. Passaten ligger kun i den vestlige Del noget nordligere end i April; den sydlige Grænse er derimod meget rigelig to Breddegrader Nord paa, medens SØ. Passaten samtidig er rykket ligesaa meget over Ækvalor imod Nord. Mellem 30°—20° V.

Lgd. finder man derfor hyppigst Vindstille mellem 6^o—3^o N. Brd.

Stormhyppigheden er taget betydeligt af. Paa Midten af Oceanet mellem 30^o—45^o V. Lgd. har i Maj endnu kun omtrent 10 pCt. af Vindene en Styrke af 8 eller derover. Syd for 45^o 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^o N. Brd. er Vejrliget næsten fri for Storme.

Taagen er taget betydelig til fra New Foundland og omtrent til Højden af New York paa Grund af de fremherskende varme, sydlige Vinde over det kolde Vand. Ved Østranden af Bankerne kan man regne med indtil 250 Taagetimer om Manneden, d. v. s. indtil over 30 pCt. Vest for 40^o V. Lgd. og Nord for 40^o N. Brd. svinger Antallet mellem 70 og 150 Timer. Ogsaa i den østlige Del af Havet er Hyppigheden tiltaget, men naar dog mellem 50^o—40^o N. Brd. gennemsnitlig kun hist og her c. 10 pCt. om Maaneden. Syd for 35^o N. Brd. og i det væsentlige mellem 35^o—40^o N. Brd. forekommer Taage næsten ikke.

Is. Den gennemsnitlige Grænse for Drivisen og Isbjergene rykker endnu frem mod Øst og Syd og forløber i en Bue fra 46^o N. Brd., 44^o V. Lgd. indtil 41¹/₂^o N. Brd., 52^o V. Lgd. Is kan ventes paa Ruten saavel for udgaende som for hjemgaende Skibe.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. April, at Ismasserne i Nærheden af New Foundlandsbankerne allerede i Begyndelsen af Marts er trængt saa langt frem i sydlig Retning, at de har naaet de forenede Damperruter. Meldingerne fra St. Lawrence tyder paa en snarlig Aabning af Havnene dersteds, da Isforholdene der nemlig er betydelig gunstigere end de nærmest foregaaende Aar. Skibsfarten mellem Quebec og Montreal skulde derfor allerede begynde omkring Midten af April.

Isen i St. Lawrence Bugten er i Færd med at drive bort gennem Kabot Strædet, og Havnen i North Sydney CB. har siden April Maaned været genaabnet for Skibsfarten.

Sejlskibsruiter. 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^o N. Brd. og 24^o V. Lgd. og videre mod Syd indtil SØ. Passaten. Gaar man Vest om de Kap Verdiske Øer, styrer man efter 8^o N. Brd. og 25^o V. Lgd. Guineafarere holder sig vestligere end om Vinteren og passerer Kap Ann's Bredder paa 17^o—18^o V. Lgd. for med et Slag paa Styrbords Halser at kunne sejle sig fri af Kap Palmas.

Middelhavet. I det østlige Middelhav forekommer i Maj monsunagtige NV. Vinde med ensartet Retning og Styrke. De strækker sig hen over Sicilien, Sardinien til Barcelona og videre Vest paa, men fremtræder mest udpræget mod Øst. Endvidere iagttages dels Paalandsvinde og Vinde med forskellig Retning. Vindstille udgør Syd for det tyrrenske Hav ikke mindre end 1/5 af alle iagttagelser. Storme forekommer næsten ikke mere i Maj, og stormende Vinde paa 7 og mere efter Beaufort's Skala forekommer kun i enkelte Dele af Middelhavet.

Tidssignaler.

Vi har modtaget følgende:

Længe har Skibsførerne ventet paa, at der i Kjøbenhavn skulde komme et bedre Tidssignal end den gamle Kugle paa Nikolaj Taarn; men den nylig foretagne Forandring med at anbringe Kuglen paa Frihavens Silopakhus opfylder desværre langt fra vore Ønsker; thi i Stedet for en Forbedring maa det siges, at dette Signal i Hensigtsmæssighed lader en Del tilbage at ønske i Forhold til det gamle.

Kuglen paa Nikolaj kunde observeres ikke alene fra de fleste Skibe i den gamle Havn, men ogsaa fra Gasværkshavnen og Reden, ja selv fra Steder i Frihavnen var den synlig, og i de Tilfælde, hvor den ikke var synlig fra Skibet, var det en Fordel, at den faldt i Nærheden af de Steder, hvor Skibsførerne daglig maatte hen i Forretningsanliggender, thi derved havde de en nogenlunde bekvem Lejlighed til at faa en Stand til Kronometeret ved en Sammenligning med deres Lommeur.

For de Skibsførere, der kommer til den gamle Havn, er det meget besværligt og ofte umuligt under Dampernes korte Ophold i Byen at komme ud til Frihavnen i den vigtigste Forretningstid — før Børstid — til det Øjeblik Kuglen falder.

Af Hensyn til den større Betydning Signalet har for Skibsfarten, vil jeg tillade mig at henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed paa, at det vil være et stort Gode, om Signalet blev vist noget hyppigere, f. Eks. hver Time fra 9—3 om Vinteren og fra 8—4 Em. om Sommeren.

Tidssignalet ved Helsingør er til megen Nytte for de Skibe, der netop passere forbi Kl. 1 og for saadanne som har Tid til at vente paa det; men det er en Selvfølge, at Tiden er allfor kostbar til, at Dampene kan vente i den Anledning. Det er utænkeligt, at en Dampskibsfører vil udsætte sig for Følgerne af at stoppe op ret længe for at faa Kronometeret korrigeret, selv om den dertil anvendte Tid muligvis kunde indvindes paa Rejsen ved at anstille Observationer i Stedet for at stoppe Farten for at lodde.

Hyppige Tidssignaler er ikke nogen ny Ide; thi saa vidt jeg ved, har det længe været gennemført flere Steder, bl. a. paa Evropa Point (Gibraltar) samt i nogle tyske Havne.

P. Hedegaard.

Fragtmarkedet.

I det hele og store er der ikke indtraadt væsentlige Forandringer i Ugens Løb, og der vil, i hvert Fald for de evropæiske Markeders Vedkommende, heller næppe blive større Svingninger i den nærmeste Fremtid, maaske dog med Undtagelse af La Plata, som jo er det Marked, der altid har de største Overraskelser at byde paa. Foreløbig ligger det meget fast for prompt Lastning, og de højeste Rater i Aar har været betalt, men ogsaa Maj Dampere begynder nu at komme i Kurs, og det skulde slet ikke undre os, om der finder yderligere Stigning Sted. I saa Henseende vil alt afhænge af de evropæiske og nordamerikanske Kornmarkeder, der jo, navnlig for Hvede, har været i livlig Bevægelse i den senere Tid, og man maa med Interesse følge Begivenhedernes videre Udvikling. Herhjemme omkring ligger Forholdene fremdeles meget utilfredsstillende for prompte Positioner, hovedsagelig fordi Boltten, St. Petersborg og Riga er saa sene til at aabne op i Aar. I Slutningen af forrige og Begyndelsen af denne Uge kom en Række Dampere ind til Riga, men rigtignok kun efter svære Kampe og med Isbryderassistance. En Del af Dampene

har ligget i Isen i Riga Bugten fra 5 til 14 Dage og arbejdet paa at komme ind, og det koster Penge, langt mere end de daarlige Fragtrater kan bære, og der er endnu betydelige Ismængder i Bugten. St. Petersburg, Kronstadt formenes at ville blive tilgængelig omkring d. 10. Maj, hvilket er betydelig senere end sædvanlig, og jo flere Havne, der lukker op, desto bedre skulde Fragtforholdene blive. En ikke ringe Del Tonnage er sluttet fra Østersøen pr. f. o. w. og venter blot paa at kunne komme op og laste, men imidlertid fordriver nogle af dem Tiden med Ballast-Kulsejlads, hvilket dog ingen Penge giver i Kassen, da Fragterne er særdeles usle. Desuden er Ekspeditionerne gennemgaaende ikke gode paa Lastepladserne, særlig ikke paa Tynen etc.

Det østlige Marked har vist en Kende mere Liv, og Raterne er fuldtud hævede. Fra Bombay er sidst betalt 15/ pr. Ton Dølvægt til én, 15 6 to Lossehavne U. K. eller Kontinentet pr. Maj, medens Kurrachi fik Baade til 1/ mindre pr. Juni. For Ris betalles bl. a. 21/6 Saigon/Dunkerque, 20/6 Rangoon/Triest. En Del Befragtninger fandt Sted fra Wladivostock til U. K. eller Kontinentet til 24/ à 25/ Basis én Lossehavn pr. Juni/September, option Dalny 1/ mindre, idet der betalles højst pr. Juni/Julii.

Sortehavet etc. frembyder intet af Interesse. Forretningen foregaar lungt og slæbende, da Tilførslerne af Korn er smaa allevegne, saa at Markederne ikke kan stimulere hinanden. Fra Odessa eller Nikolajeff til London eller Rotterdam er 6/3 det bedst opnaelige, 6/9 til Hamburg. Fra Sulina betalles samme Rate til L. H. A. R. Fra Azoff fragtedes der til omkring 7/6. Et Par Saltlaster sluttedes fra Eupatoria til Østersøen, og der betalles 9/9 til Libau (6,000), 9/6 til Riga (5,000).

Middelhavet viser ikke ringeste Bedring, saa at en Mængde Dampere stadig ser deres Fordel ved at returnere i Ballast til England fremfor at acceptere de usle Rater, som bydes. Aleksandria har sluttet til 6/ pr. 60 Kbf. til Liverpool eller London. For Eris betalles blandt andet kun 5/ fra Grækenland til Rotterdam, 4/1½ Algier/Rotterdam, 4/6 Karthagena/Middlesbro, 4/3 Hornillo/Cardiff, 4/6 Porman/Jarrow. For Sall fra Alfaques sluttedes der til Frcs. 9 til to svenske Pladser. Ertstragterne fra Bilbao er en Kende bedre paa Basis af 3/6 Newport, 4/ Middlesbro, 4/ à 4/1½ Rotterdam.

Nordamerika er stille, og der sluttedes hovedsagelig for Trælast, bl. a. til 81/3 fra Golfen til Middelhavet, 83/9 to Lossehavne, 70/ à 73/9 fra Golfen til to Havne paa Kontinentet og/eller i U. K. For Bomuld tog Wilmington et Par enkelte Baade til Liverpool 19/, Bremen 20/9 à 22/6. De kanadiske Træpladser tager kun faa Baade, og Raterne er lave; der er sidst betalt 35/ fra Miramichi til to Havne paa Englands Vestkyst og/eller Irlands Østkyst. For Petroleum i Kasser sluttedes en Maj/Juni Damper til 16 Cents til fire Pladser paa Ny Zeeland.

La Plata Markedet er meget fast for prompte Positioner og ligger ogsaa ganske godt for Juni/Julii, omend Begæret endnu er ringe, da Købmændene holder sig tilbage. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er betalt 15/6 à 16/ O. C. for ganske prompt, 15/ pr. 10/20. Maj, 14/ pr. 20. Maj/10. Juni, 12/6 à 13/ pr. 15. Juni/15. Juli, alt med 6 d. mindre for direkte Havn. Buenos Aires betalte 13/ pr. prompt.

Østersømarkedet viser ingen Bedring i Ugens Løb, og selv til de nu gængse lave Rater er Laster knappe. Fra Sydlinland til Antwerpen er betalt 27 Frcs. D/B. B. for en 550 Stds. Baad pr. f. o. w., og fra St. Petersburg kan faas Mk. 19 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, 20/ pr. Favn Kortprops til Sunderland eller West Hartlepool, men der findes i Øjeblikket intet Korn fra Petersburg pr. Maj. Riga kan nu betragtes som tilgængelig, men Fragterne er meget slette, f. Eks. 17/6 à 18/ D/B. til London, Hull eller Grimsby, 21/ Cardiff, Frcs. 24 Antwerpen, 25/26 Rouen, 32 Bordeaux. Fra Windau og

Libau er der ikke meget at faa; til Østkyst Kulhavn noteres kun 31/ à 33/ pr. Favn à 343 Kbf. Kortprops, 8½ d. Havrebasis Rotterdam, 9 d. Antwerpen, Hfl. 13½ Kappbjælker til Ghent eller Brügge. For Sveller fra Memel noteres 5/3 til London, 5/9 til Newport, 7/ Liverpool. Königsberg har saa at sige intet at byde paa.

Kulfragterne har kun været underkastet faa Svingninger, og de frembyder absolut intet tiltrækkende i nogen Retning. Fra Østkysten sluttedes der til 3/8¼ à 4/ Kronstadt, 3/9 Riga, 4/ à 4/3 Stockholm, 3/10½ Pillau (2,800), 3/7½ à 3/9 Swinemünde, 4/ Hull/Bandholm (1,400), 3/7½ Dunston/Aalborg (1,700), 4/6 Forth/Hobro (600), 4/ Tyne/Rendsborg (1,200), 4/1½ Rouen (1,250), 3/6 Archangel (2,000), 4/3 Bayonne (2,200), 6/9 à 7/ Genua, 7/4½ Venedig, 5/9 Port Said. Blandt de sidste Befragtninger fra Cardiff skal vi nævne 5/ til Reval (2,500), 4/7½ Aarhus, 3/10½ Antwerpen, 6/ à 6/3 Cadix, 5/9 Gibraltar, Frcs. 6.75 à 7.00 Algier eller Marseille, 6/10½ Barcelona, 6/6 à 6/9 Genua eller Savona, 6/3 Piræus, 6/ à 6/3 Smyrna, 5/6 Port Said, 8/ Bombay eller Colombo, 8/7½ Singapore, 9/6 Buenos Aires eller La Plata, 9/ Montevideo, 10/3 Rio Janeiro.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet «Danmark»

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Direktor Bülow. Forretningsføreren, Hr. Th. Sonne, aflagde Beretning.

Som bekendt havde det været et daarligt Fragtaar over hele Verden og da særlig i Østersøen. Den af Mr. Mearthy foreslaaede Generaloplægning af Tonnage syntes foreløbig at være opgivet, men maaske Rederierne rundt om i Verden nu, efterhaanden som Regnskaberne afsluttedes, vilde faa Øjnene op for, hvor paa-knævet det var at inde Forholdsregler, hvorved bedre Fragtforhold kunde opnaas.

Bestyrelsens Formand, Etatsraad Gram, gennemgik Regnskabet. Udgifterne var ganske vist bragt ned, men ogsaa Brutto-Fragten havde været mindre, saa at intet Udbytte kunde gives.

Justitsraad Møllmann udtalte, at Aarsagen til dette Resultat vel nok først og fremmest var de daarlige Tider, men medvirkende var det dog sikkert, at man lau inde med tre gamle Skibe, der forlængst burde været solgt. Forhaabentlig vilde Bestyrelsen dog ferskaane Selskabet for Nedskrivning af Aktiekapitalen. Selskabet havde gennem 17 Aar gennemsnitlig kun givet 3½ pCt. i Udbytte.

Formanden udtalte, at Tiderne ikke havde været til at faa en blot nogenlunde rimelig Pris for ældre Skibe. Nogen Nedskrivning af Aktiekapitalen havde ikke været paatænkt.

Forretningsføreren oplyste, at der allerede var solgt fem af Selskabets ældre Skibe.

Der gaves Decharge for Regnskabet, og Højesteretssagfører Møldrup, som efter Tur afgik, genvalgte til Bestyrelsen.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Januar Maaned 1909 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 9 amerikanske, 19 britiske, 1 hollandsk, 2 franske, 3 italienske, 5 norske, 3 russiske, 16 svenske, ialt 58. Dampskibe: 2 amerikanske, 1 østrigsk, 1 belgisk, 24 britiske, 1 dansk, 1 fransk, 4 tyske, 1 græsk, 2 japanske, 3 norske, 1 russisk, 2 spanske, 1 svensk, ialt 44. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 23, Kollision 3, beskadiget af Ild 1, forsvundet 2, forladt 4. Kondemnation 23, sunket 2; for Dampskibene: Stranding 18, Kollision 9, beskadiget af Ild 1, forsvundet 4, Kondemnation 11, sunket 1.

Til Bureau Veritas er i Februar Maaned 1909 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 12 amerikanske, 21 britiske, 1 chilensk, 6 franske, 1 græsk, 4 italienske, 9 norske, 3 russiske, 3 svenske, ialt 60. Dampskibe: 1 argentinsk, 2 belgiske, 9 britiske, 1 kinesisk, 3 franske, 2 græske, 2 italienske, 3 norske, 1 portugisisk, 1 russisk, 1 spansk, 1 svensk, ialt 27. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 29, Kollision 1, forsvundet 1, forladt 3. Kondemnation 20, forladt 6; for Dampskibene: Stranding 10, Kollision 3, beskadiget af Ild 1, forsvundet 1, Kondemnation 11, sunket 1.

Bor ias. Galease af Groningen, kom d. 25. ds. paa Rejsen fra Svendborg til Volgast paa Grund paa Vennegrunden ved Knudshoved. C. 2 Timer senere sank Skibet paa 8 Favne Vand.

Besætningen, som bestod af Kaptajn og 3 Mand, reddede sig i Skibets Jolle og indkom senere til Masnedssund.

Hulda, Galease af Løgstør, kom den 26. ds. paa Rejsen fra Aggersund til Frederikshavn paa Grund ved Stensnæs. Svitzers bragte Skibet flod og ind til Frederikshavn for Undersøgelse.

Lilly, 3/4 m. Skonnert af Thuro, er paa Rejsen til New Foundland med en Ladning Stykgods kommet i Brand og forladt af Mandskabet, c. 49° N. Br. 18° V. Lgd., der blev reddet om Bord i en Damper.

Skonnerten, der er bygget i 1891 i Thuro, er bygget af Eg og maaler 144 Netto Register Tons.

Beira, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 27. ds. paa Rejsen fra Stettin til Barcelona med en Ladning Stykgods paa Grund paa Øste Riff. men kom flod ved egen Hjælp, tilsyneladende ubeskadiget.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsum.

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Aarhus 28./4. — Alexandra, Nielson, pass. Quessant 25./4. hertil. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 26./4. hertil. — Anglo Dane, Wineke, ank. Trondhjem 28./4. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Dunkerque 25./4. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 26./4. — Arkansas, Petersen, dokker her. — Arno, Strubberg, ank. Riga 27./4. — Aurora, Fischer, pass. Dartmouth 25./4. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 27./4. — Beira, Lunge, pass. Cuxhafen 27./4. for Barcelona. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansund 17./4. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Brunshüttel 26./4. for Malaga. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 26./4. — Dagmar, Bogvad, ank. Livorno 28./4. — Douro, Søberg, ank. Cardiff 24./4. — Florida, Andersen, pass. Dartmouth 15./4. for Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. London 25./4. — Garonne, afg. La Rochelle 26./4. hertil. — Georgios I, Sørensen, pass. Holtenau 26./4. for Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 24./4. til New York. — Heugest, Munch, afg. herfra 28./4. til Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 28./4. til Riga. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 26./4. — Kasan, Hansen, ank. Libau 21./4. — Kiev, Jørgensen, ank. hertil 28./4. — Kentucky, Andersen, afg. Kristiania 23./4. til Boston. — Kursk, Gommesen, afg. Reval 26./4. til Riga. — Leopold II, Rasmussen, pass. Holtenau 27./4. for Winsay. — Loire, Craignou, ank. Dunkerque 28./4. — Louise, Kruse, ank. Antwerpen 25./4. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 27./4. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Salonika 28./4. til Smyrna. — Moskva, Jønsen, ank. Antwerpen 26./4. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. Boston 26./4. — Nordjylland, Jacobæus, dokker her. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Lissabon 28./4. — Omsk, Harder, ank. Libau 24./4. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 27./4. — Pennsylvania, afg. Kristiania 27./4. hertil. — Perm, Christensen, ank. London 26./4. — Pregel, Iversen, ank. Havre 22./4. — Saga, Wiberg, afg. Dunkerque 27./4. hertil. — Texas, Lissner, ank. Windau 20./4. — Tyr, Thauing, dokker her. — United States, Wulff, ank. New York 20./4.

Det ostasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Antwerpen 25./4. til Port Said. — Bintaung, Gabe, afg. Antwerpen 22./4. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Suez 9./4. til Singapore. — Chumpon, Hansen-Rann, afg. Sabang 24./4. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 22./4. til Singapore. — Cathay, Kruse, afg. Mangalore 23./4. til Port Said. — Brandon, Thomsen, afg. Marseille 19./4. til London. — Indien, oplagt i Kjøbenhavn. — Sibirien, Rambusch, ank. East London 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. Norre Sundby 28./4. til Rotterdam. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Kitts 22./4. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 19./4. til Havre.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Nykjøbing F. 25./4. — Erindring, Nielsen, ank. Nykjøbing F. 25./4. — Emmanuel, Hansen, ank. Hull 27./4. — Energi, Svane, ank. Nyborg 28./3.

Torm. Sara, Jensen, afg. Tyne 25./4. — Helene, Sørensen, ank. Helsingør 17./4. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Helsingør 27./4. — Agnete, Petersen, ank. Neufahrwasser 27./4. — Her-

mia, Hansen, ank. Pillau 28./4. — Alice, Schultz, ank. Kalundborg 28./4.

Svendens & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, ank. Nakskov 27./4. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 28./4. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Vejle 26./4. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Dunkerque 28./4. — Ajax, Brorse, ank. Helsingør 22./4. — G. Koch, Jørgensen, afg. Tyne 23./4.

Alfred Christensen. Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 22./4. — Svend, Schmidt, afg. Drammen 23./4. — Nordland, Møller, ank. Calais 23./4. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Terneuzen 26./4. — England, Andersen, ank. Esbjerg 27./4. — Holland, Poulsen, afg. Methil 27./4. til Kjøge. — Rusland, Madsen, ank. Helsingør Dok 15./4. — Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 29./3. — Tyskland, Danstrup, ank. Antwerpen 23./4. — Belgien, Nielsen, ank. Antwerpen 17./4.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Grimsby 28./4. — Fulton, Jørgensen, afg. Valencia 23./4. til Antwerpen. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 27./4. — Washington, Nielsen, ank. Grimsby 24./4. — Nivingstone, Svendsen, afg. Leith 27./4. til Neufahrwasser.

Frem. Austa, Bagger, ank. Cardiff 25./4. — Freja, Nielsen, ank. Libau 23./4. — Vera, Thing, ank. Grimsby 28./4.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosario 30./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Gloucester 9./4. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Aalborg 25./4. til Tyne. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. San Nicolas 27./3. til Rotterdam. — Helmer Moreh, Thorsoe, afg. New York 28./4. til St. Jelm. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Licata 25./4. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Livorno 27./4. til Siuly. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Ingramport 26./4. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Riga 26./4. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 25./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 24./4. til Dunkerque. — Nowa, Dahl, ank. Genua 14./4.

Vesterhavet. Nordsoen, Gram, ank. Esbjerg 24./4. — Nexos, Basse, passeret l'Quessant 24./4. til Porto Vecchio. — Gerda, Thøgersen, ank. Gandia 26./4. — Ellen, Hansen, ank. Tarragona 26./4. — Fylla, Christensen, passeret Helsingør 25./4. til London. — Cito, Jepsen, afg. Hamburg 24./4. til Liverpool. — Bodil, Uldall, afg. Limerick 26./4. til Llanely. — Norma, Schiff, afg. Windau 27./4. til Lowestoft. — Alfa, Sørensen, afg. Esbjerg 26./4. til Leith. — Inger, Larsen, ank. Llanely 27./4. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Bremen 25./4. — Laura, Petersen, afg. South Shields 27./4. til Grimsby. — Hebe, Gregersen, afg. Riga 26./4. til Rotterdam.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Huelva 21./4. — Hølgø, Vaaben-Hansen, afg. Barreiro 27./4. — Martha, Christensen, ank. Oaxen 27./4. — Elna, Ratje, afg. West Hartlepool 23./4. — Theresen, Pedersen, ank. Huelva 25./4. — Simone, Møller, afg. Monaco 24./4. — Jeanne, Löffler, afg. Licata 28./4. — Vera, Riso, ank. Monco 18./4. — Daisy, Lagesen, ank. West Hartlepool 24./4.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Seaham 23./4. — I. N. Madvig, Halm, ank. Swinemünde 20./4. — Hamlet, Jørgensen, afg. Neufahrwasser 26./4. — Helge, Olsen, ank. Newcastle 16./4. — Rolf, Reese, afg. Newcastle 26./4. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Windau 21./4. til Gand.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Helsingør. — London, Bom, afg. North Shields 26./4. til Swinemünde. — Paris, Tholander, ank. Stockholm 27./4. — Bryssel, Kuas, afg. Benisaf 23./4. til Newport.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Sierre Leone 19./4. — Wien, Bueck-Hansen, afg. Bathurst 24./4. til Dunkerque. — Roma, v. Thuu, ank. St. Louis 18./4.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Memel 22./4. — Alexy, Lorentzen, ank. Bordeaux 25./4. — Dagny, Sørensen, ank. Antwerpen 27./4. — Mary, Clausen, pass. Birkenhead 28./4. for Manchester.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Kjøbenhavn 28./4. — Russia, Poulsen, ank. Emden 27./4. — Carl Heeksher, Starek, ank. Stettin 27./4. — Dania, Petersen, ank. Plymouth 20./4. — Normanna, Eriksen, ank. Nicolajeff 10./4. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 26./4. — Canada, Jespersen, ank. Rotterdam 24./4. — Livonia, Lindberg, ank. Swansea 21./4.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 22./4. — Patricia, Nielsen, ank. Randers 26./4. — Gratia, Sørensen, afg. Middleshro 27./4. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 21./4.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Memel 21./4. — Gallia, Pedersen, ank. New Orleans 17./4. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Pensacola 23./4. — Sarmatia, Pedersen, afg. Norfolk 12./4. — Kolonia, Rasmussen, ank. St. Thomas 20./4.

Inga. Flaudria, Hansen, afg. Libau 27./4. — Granariv, Jørgensen, afg. Jucaro 25./4. — Carbonia, Mathiasen, ank. West Hartlepool 25./4. — Estonia, Winckler, ank. Blyth 23./4.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Nyborg 27./4. — Selandia, Troensegaard, ank. Dauzig 25./4. — Secalia, Jensen, afg. New-

port News 27./4. — Frumentia, Andersen, afg. New Orleans 22./4. — Boscia, Skovgaard, ank. Pensacola 17./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, er ank. til Plymouth.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Libau 27./4. til Glient. — Flynderberg, Jørgensen, ank. Lübeck 26./4. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Newcastle 24./4. — Fredensborg, Fischer, afg. Windau 27./4. til Rotterdam. — Rosenborg, Suenson, ank. Rotterdam 27./4. — Stjerneborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 19./4. — Uranienborg, Schmidt, afg. Reval 22./4. til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Winther, ank. Riga 27./4. — Silkeborg, Pedersen, afg. Sunderland 27./4. til Kjøbenhavn. — Tuborg, Schmidt, ank. Hull 25./4. — Ulfborg, Møllerup, ank. Kjøbenhavn 28./4. — Vordingborg, Palsbo, ank. Danzig 27./4.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Hull 21./4. til Riga. — Taarnborg, Matzen, ank. London 26./4.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 19./4.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Rival 17./4.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Rotterdam 26./4.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Odense 25./4. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Windau 23./4.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Fife 23./4. til Riga.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Libau 23./4.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Swinemünde 27./4. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Kiel 28./4. til Boness. — Ove Gjedde, Jans, afg. Bizerte (Tunis) 20./4. til Hamburg.

Ocean. Norman, Rosværk, afg. Dunston 27./4. til Aalborg. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 24./4.

Jylland. Ingrid, Withner, ank. Oxelosund 26./4.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, ank. Kristiansund 24./4. — Ella, Olsen, ank. Hamburg 25./4.

Renne. Kastor, Clausen, ank. Swinemünde 18./4. — Amalie, Nielsen, ank. Aalborg 19./4. — Veset, Kofod, ank. Stolpemünde 20./4. — Bølgjen, Petersen, ank. Korsør 21./4. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Middelfart 21./4. — Ane Catbrine, Holm, ank. Karlskrona 22./4. — Næstved, Rasmussen, er ank. til Rügenwalde. — Enigheden, Traudberg, ank. Nykjøbing M. 23./4. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 24./4.

Svendborg. Ring Anderson, Hansen, ank. Horsens 20./4. — Fylla, Rasmussen, ank. Kjøge 28./4. — Erik, Hansen, ank. Fowey 20./4. — Urda, Olsen, ank. Folkestone 21./4. — Vega, Rasmussen, ank. Kalmar 22./4. — Ane, Jørgensen, ank. Lannoon 20./4. — Actiø, Mouritsen, ank. Boulogne 22./4. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Kristiansund 22./4. — Neptunus, Jensen, ank. Dunkerque 22./4. — Veus, Jensen, ank. Middlesbro 22./4. — Rossing, Larsen, ank. Poole 23./4. — Jason, Hansen, ank. Morlais 23./4. — Norden, Andreassen, ank. til Ankers Hornbæk 23./4. — Frejr, Jensen, ank. Kalmar 23./4. — Christian, Jørgensen, ank. Glient 23./4. — Alfred, Petersen, ank. Kalmar 23./4. — Kruse, Nielsen, ank. Grimsby 24./4. — Ruth, Fallentin, ank. Dover 26./4. — Freir, Brandt, ank. Allinge 26./4. — Sophie, Mikkelsen, ank. Warkworth 25./4. — Embla, Mikkelsen, ank. Colchester 24./4. — Ludvig, Larsen, ank. Gøteborg 25./4. — Nonh, Jørgensen, ank. Klagshamn 26./4. — Agnes, Christensen, ank. Ronne 25./4. — Grethe, Hansen, ank. Pontrieux 26./4. — Erhardt, Larsen, ank. Falmouth 26./4. — Pallesen, Jensen, ank. Fakse Ladeplads 26./4. — Psycke, Nielsen, ank. Fakse Ladeplads 26./4. — Alma, Hansen, ank. Skien 26./4. — Hertha, Hansen, ank. Högnäs 26./4. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Inverness 25./4. — Lindhardt, Madsen, ank. Portsmouth 26./4. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Pontrieux 27./4. — Urania, Nielsen, ank. Aalborg 26./4. — Ariel, Rasmussen, ank. Shoreham 26./4. — Doris, Kobke, ank. Gøteborg 28./4. — Apollo, Nielsen, ank. Fowey 28./4. — Fortuna, Christensen, ank. Grangemouth 27./4. — Yrsa, Sørensen, ank. Karrebæksminde 28./4. — Ellen, Andersen, ank. Norrköping 28./4. — Erhardt, Larsen, ank. Penzance 28./4. — London, Andersen, ank. St. Davids 27./4.

Æra. Marthing, Friis, ank. Hull 24./4. — Nathalie, Eriksen, ank. Malpas 24./4. — Karen, Albertsen, ank. Kristiansund 24./4. — Aron, Schmidt, ank. Helsingborg 25./4. — Mars, Stegmann, ank. West Wemyss 23./4. — Vigilant, Jacobsen, ank. Tonsberg 25./4. — Hamlet, Rasmussen, ank. Aalborg 25./4. — Freya, Nielsen, afg. Wemyss 23./4. til Heiligenhafen. — Ariel, Christensen, ank. Kragerø 26./4. — Bien, Petersen, ank. Swinemünde 26./4. — Altha, Albertsen, ank. Kolding 26./4. — Marie, Østermann, ank. Karrebæksminde 26./4. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Ystad 26./4. — Egir, Petersen, ank. Nantes 25./4. — Peter, Olsen, ank. Stolpemünde 26./4. — Emilie, Friis, ank. Pillan 27./4. — Hertha, Krull, ank. Dysart 26./4. — Vega, Hansen, ank. London 26./4. — Arietis, Andersen, ank. Stettin 27./3. — Alfa, Madsen, pass. Lucubre (Gironde) 28./3. for Bordeaux. — Jo-

hanne, Stegmann, ank. Kalundborg 27./3. — Neptun, Jensen, ank. Stubbekjøbing 27./3. — Ami, Christensen, ank. Swinemünde 27./3.

INDHOLD.

Forslaget til midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie. — Kjøbenhavn, d. 30. April 1909. — Soforhør. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned. — Tidssignaler. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

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

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterier, og kun 1. Klasses Kod anvendes

Forlang Prøvløste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

Forretningsfører søges.

Til Ledelsen af et Dampskibsselskab med 2 Skibe søges en dygtig Forretningsfører, som er kendt med Befragtning, og som disponerer over en Del Kapital.

Billet, mrk.: „D. F. D. 278“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder overordentlig Generalforsamling Tirsdag den 18. Maj d. A. Kl. 2 Em. paa Hotel Phønix.

Dagsorden:

1. Forslag fra Bestyrelsen — i Henhold til Lovenes § 12 angaaende Revision af disse efter 3 Aars Forløb — om Forandringer i Lovene.
2. Forslag fra Bestyrelsen om Henlæggelse af Dampskibsafdelingens Overskud fra 1908 til det Reservefond, der foreslaas oprettet ved fornævnte Lovændringer.
3. Meddelelse af Bemyndigelse til Bestyrelsen til at foretage de Ændringer og Tilføjelser til de vedtagne Lovforandringer, som Indenrigsministeriet eventuelt maatte forlange.

Til Vedtagelse af de nævnte Forslag kræves kvalificeret Majoritet i Henhold til Lovenes § 5.

Stemmesedler til Generalforsamlingen udleveres paa denne. Bestyrelsens Forslag til Lovændringer henligger til Eftersyn paa Foreningens Kontor, Sct. Annæ Plads Nr. 26.

Kjøbenhavn, den 28. April 1909.

Bestyrelsen.

hvidt, c. 7 m højt Taarn, som staar 26 m S. for Bølgebryderen paa S.-Siden af Eatonville River. 45° 26' 44" N. Br. 64° 52' 37" V. Lgd.

952. Baake opført. Nicks Ledge. Hendricks Harbor. Sheepscot River. opretstående Tønde er rejst paa N.-Enden af Nicks Ledge, fra Cats Ledge højre Kant i N. 2½° Ø. og fra Five Islands venstre Kant i N. 87° Ø. Nicks Ledge strækker sig tværs over Indløbet til Havnen og falder tør med to Tredjedel Ebbe. 43° 49' 2" N. Br. 69° 41' 10" V. Lgd.

953. Fyrskibet »Pollock Rip Shoals« midlertidig ombygget. Nantucket Sound. Massachusetts. Fyrskibet »Pollock Rip Shoals« Nr. 73 er midlertidig ombygget med Reservefyrskib Nr. 66. Fyr og Taagesignal er uforandret.

954. Klokketønde udlagt. Patience Island. Western Passage. Narragansett Bay. Rhode Island. En rød Klokketønde Nr. 2½ er i 5,5 m Vand udlagt ved Island Lystønde Nr. 2½, ved Kanten af Grunden ud for Øens NV.-Pynt. Den indtages ligesom Lystønden om Vinteren.

955. Tønde udlagt. Mill Creek. Long Island Sound. New York. En vandret stribet Spiritønde er udlagt ved Indløbet til Mill Creek, fra Larchmont Harbor Fyr i N. 84½° Ø., og fra Hen Island venstre Kant i S. 8¾° Ø.

956. Lystønde og Klokketønde udlagt. Coney Island Channel. New York Løwer Bay. En Lystønde, Coney Island Point Tønde Nr. 4, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt ved Indløbet til Coney Island Channel, fra Centennial Tower i S. 88½° V., og fra West Bank Fyr i N. 36¼° Ø. En Klokketønde Nr. 4 og en Spiritønde som Mærketønde er udlagt tæt ved Lystønden. Lystønden og Klokketønden indtages om Vinteren. Coney Island Channel Spidstønde Nr. 4, som laa 730 m S. 23° Ø. fra Coney Island Fyr, er permanent inddraget.

957. Fyrskibet »Fire Island« midlertidig ombygget. New York. Fyrskibet »Fire Island« Nr. 68 er midlertidig ombygget med Reservefyrskib Nr. 51. Fyr og Taagesignaler er uforandret.

958. Fyrskibet »Scotland« atter udlagt. New Jersey. Fyrskibet »Scotland« Nr. 11 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 533. Kjøbenhavn 1909).

959. Tønder udlagt. Harris Creek. Choptank River. Chesapeake Bay. Maryland. I Harris Creek er følgende Tønder udlagt:

Change Point Spiritønde Nr. 2 i 3 m Vand, paa Kanten af Grunden V. for Turkey Neck Point Spiritønde i N. 84½° V., og fra Cooks Point i N. 7½° V. fra Bald Eagle Point i S. 85° Ø. Duns Point Spiritønde Nr. 3 i 3,5 m Vand, fra Indian Point i S. 1¼° V., og fra Bald Eagle Point i N. 67° Ø. Indian Point Spiritønde Nr. 6 i 3,5 m Vand, fra Indian Point i S. 6¾° V., og fra Change Point i N. 14½° V.

960. Forandring i Afmærkning. Mangoright Bar. Rappahannock River. Chesapeake Bay. Virginia. Den ny, gravede Rende over Mangoright Bar er afmærket saaledes: En Spiritønde, Mangoright Bar Tønde Nr. 14 A, er i 4 m Vand udlagt ved Ø.-Siden af den gravede Rendes S.-Ende, fra Ross Rock Fyr i N. 54½° V., og fra Tappahannock Værft i N. 9½° V. Navlors Hole East Side Spiritønde Nr. 16 er flyttet ¼ Sm N. hen i 4 m Vand, fra Cat Point i S. 6¾° V., og fra Mallorys Point i S. 39¾° Ø. Navlors Hole West Side Spiritønde Nr. 11 er inddraget. Mount Landing Creek Spiritønde Nr. 13 er flyttet ¾ Sm N. hen til V.-Siden af den gravede Rendes N.-Ende, fra Cat Point i S. 21¼° V., og fra Mallorys Point i S. 53¾° Ø.

961. Tøndes Plads. Fleet Point. Great Wicomico River. Chesapeake Bay. Virginia. Fleet Point Spidstønde Nr. 2 ligger i 5,5 m Vand, fra Fleet Point i S. 26° V., og fra Great Wicomico River Fyr i N. 81° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 804. Kjøbenhavn 1909).

962. Tønder udlagt. Elizabeth River. Virginia. I Elizabeth River er følgende Tønder udlagt ved Rundingen af Grundene ved Indløbet til den gravede Rende til Virginia Railway Kulpier: Virginia Railway Channel Spiritønde Nr. 1 i 9,5

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), Afstanden 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.

924. Klokketønde udlagt. Saltholm-Flag NV. Sundet. Den hvide Klokketønde Saltholm-Flak NV. er atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 878. Kjøbenhavn 1909).

925. Skønnet sunket. Lene-Grunde S. Smaalund-Farvandet. En Skønnet er sunket i c. 15 m Vand, c. 1 Sm S. for Lene-Grunde. Måsterne er 3 à 5 m over Vandet.

926. Lanterne slukket. Hvine-Grund. N-lige Indløb til Marstal. Farvandet Syd for Fyen. Den hvide Lanterne, der vises fra en Pæl tæt indenfor den N.-ligste Halmpræk paa Ø.-Siden af Løbet mellem Hvine-Grund og Landgrunden, er slukket og Pælen borttaget. 54° 51' N. Br. 10° 30' Ø. Lgd. (Kort Nr. 149. Danske Løds, Side 588. Fyr-Port. Nr. 524).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

927. Fyrskibet »Falsterboret« midlertidig ombygget. Sverig. Fyrskibet »Falsterboret« er midlertidig ombygget med Reservefyrskib Nr. 24, som har Taarn til Fyret og Stormast. Fyr- og Taagesignal er uforandret.

928. Fyr forandret. Grimskär. Kalmarsund. Grimskär Fyr er nu forandret. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 829. Kjøbenhavn 1909).

928. Fyrskibet »Kopparstenarne« udlagt. I Folgo Telegram fra Lødskapet i Stockholm er Fyrskibet »Kopparstenarne« atter udlagt paa Station.

930. Vrag afmærket. Howacht Bucht. Tyskland. Galeasen »Johanna« er sunket i Howacht Bucht i 14 m Vand. Ø. for Vraget er udlagt en grøn Lystønde med Ø-lig Topbetegnelse, mærket »Wrack«, der viser grønt Lys med Enhjørningsmærke hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. 54° 24' N. Br. 10° 33' Ø. Lgd.

*) Reduktionslabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt laas, saarlænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarfaldendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

121

m Vaand, fra Old Point Comfort i S. 21 1/2° V., og fra Craney Island Fyr i N. 30° Ø Virginia Railway Channel Spiritonde Nr. 2 i 9, m Vaand, fra Old Point Comfort Fyr i S. 20 1/2° V., og fra Craney Island Fyr i N. 2 1/2° Ø.

963. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« midlertidig ombyttet. North Carolina. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 72. Fyr og Tangesignal er forandret.

964. Taagesignal forandret. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals«, North Carolina. Naar Dampfløjtet i Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« Nr. 80 er i Uorden, gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 20 Sek. kimes i 3 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 473. Kjøbenhavn 1908).

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

965. Lystende inddraget. Trinity Shoal, Louisiana. Forenede Stater i Nordamerika. Den sort og hvid lodret stribede Lystende, som laa 1/2 Kbl S. for Trinity Shoal Fløjtelonde, i Løbet mellem Trinity Shoal og Tiger Shoal, er permanent inddraget. 29° 15' 0" N. Br. 92° 12' 30" V. Lgd.

966. Lystende flyttet. Balveston Harbor, Texas. Galveston Lystende Nr. 3 er flyttet 3/4 Kbl SV. hen og ligger nu i 7 m Vaand, fra North Jetty Banke i S. 45° V., fra South Jetty Fyr i N. 6 1/2° Ø, og fra Bolivar Point Fyr i S. 63 3/4° Ø.

967. Dybde afdaget. Truxillo, Honduras N.-Kyst. Naar man staar ind i Truxillo Bay med Byen i S. 53° Ø, er der 6 1/2 Sm fra Kysten kun 15 à 11 m Vaand aftagende jævnt til Byen, hvor der i Kortet er angivet 35, 36, 40 og 18 m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † aannuleret; †: Tillæg.
 Korts eller Bogs Nr.
 R 61 Nordsee, Deutsche Küste: Schleswig-Holstein, Westküste, Südlicher Teil. 1:100,000. 270 M.
 R 211 Lister Tief. 1:50,000. 140 M.
 R 87 Die Ostfriesischen Inseln mit Helgoland (2 Blätter). 1:100,000. W. Blatt 250 M., O-Blatt 180 M.
 R 49 Mündungen der Jade, Weser und Elbe. Nebenkarte: Die Elbe von Glückstadt bis Hamburg. 1:100,000. 410 M.
 Holland:
 N 297 Kleine Soendh-eilanden. Straten Linta en Molo (Zuidblad). 1:50,000, met plan: Het Nauw van Straat Molo. 1:25,000. Pris: f 150.
 N 63 Schetskaart van Nederlandsch Oost-Indië Nr. 63 met plans: a) Oostkust Sumatra. Mond der Gelaug-rivier. 1:20,000. b) Oostkust Sumatra. Mond der Toelang Bayang-rivier. 1:50,000. c) Lirra. Ankerplaats bij de Zuidkust. 1:10,000. d) Baungai-Archipel. Vaarwater tusschen Baungai en Toe-oelon. 1:40,000. e) Anambas-eilanden. Oostkust Djennarjn. Kocaha-bani. 1:30,000. f) Oostkust Celebes. Straat Peleng. Reede Kintoung. 1:20,000. g) Oostkust Celebes. Straat Peleng. Reede Taugking. 1:20,000. Pris f. 0,25.
 † 23, 47 og 49 Schetskaarten.

Kjøbenhavns Børskurs d. 28. April 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		84 1/2	84 1/2
Danmark		—	—
Norden	78 3/4	78 3/4	79
Kjøbenhavn		24 3/4	25 1/2
Carl		87	88
Dannebrog		69	70
Skjold		41 3/4	43 3/4
Urania		—	—
Union		25 1/4	30
Dampsk. af 1896		68 3/4	69 1/2
Højmdal		87	90
Østasiatiske	127 1/2	126 3/4	127
Østersøen		—	—
Nordøen		—	—
Gorm		68 1/2	69 1/2
Torm		16	20
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	2	1 1/2	2
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	38	37 1/4	37 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		99 1/2	102 1/2
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats.		95 1/4	97 1/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.	86	86	86 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		89 1/4	90 1/4
4 % — — — 2. Serie.		94 1/2	95 1/2
4 % — — — 1.		96 3/4	97 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.		89 1/4	89 3/4
4 % — — —		94 1/4	94 1/2
3 1/2 % Landkreditk.		92 1/4	93 1/4
4 % Østift. Kreditf.		94 1/2	95 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	156 1/2	158 1/2	156 3/4
Privatbank	98 1/4	98 3/4	99
Landmandsbank	—	128	128 1/4
Handelsbank	129 3/4	129 3/4	130
Grundejerbank	43 1/2	44 1/4	44 1/2
Burm. & Wain	85 1/2	84 3/4	85
Helsingørs Jærnsk.	105 1/4	105 1/2	105 3/4
Sukkertabr.	244	244	244 1/2
Bryggeri Aktier	145	144 1/4	145

Vækselkuraer d. 27. April 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	89.85
London	18.20	18.17
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Bers d. 27. April 1909.

Russiske Noter	215.45
4 % Russiske Consols.	86.10
3 3/10 % — Boden Kredit.	82.00
5 % Mexikanske 1899	102.60
5 % Rumænske Stats	102.20
4 % — — 1890	93.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Foren. Dampsk.“ 58,000, „Norden“ 44,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Carl“ 18,000, „Dannebrog“ 66,000, „Skjold“ 14,000, „Urania“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 16,000, „Dansk-Russisk“ 128,000, „Østasiatisk“ 86,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

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.

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

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

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Fører tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

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

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 Oay, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangssette, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Fabriks



Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION

til Jærn-, Staal- og Træsksbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

KJØBENHAVN.

Telegr.-Adr.:
Berglarsen.

**Forlang kun John Crabbie's
scotch Whisky**

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, København K.

Telegram-Adresse: „Vincohn“. Telefon 3282.

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 Uæj og til Ildslukning

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

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petillinie 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 4. Maj 1909.

16. Aarg.

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

Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvvm. 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:
Indlavej, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislste.

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. Annaplads 19 & 21.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Remington er Verdens Skrivemaskine mest benyttede fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:

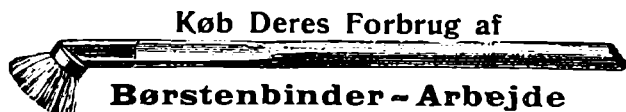
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.



direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigt og bedst.

Tjærekooste pr. Dus. Kr. 9.00
Løvanger — - 7.00
Dækskooste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625.

Børstenbinder.

Telefon 4375.

Vesterbrogade 54.

Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

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 Skruceaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

Skibshypothekbanken

Filial af hol-
landsk Bank

i **København**

Chr. IX's Gade 6

Telef. 9052

giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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

Vilhelm A. Bang

Repræsentant for

Skibshypothekbanken

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparation af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Værdokke 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.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager.

Leverandør til de hertzende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.



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

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 i Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB

Kjøbenhavn K.

der pantager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet: „Bitumastic“.

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“.

LANDMANDSBANKEN

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

BÖCKMANN & NIELSEN

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

De private Assurandører Ltd.

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 N^o
6

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.

Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

G. RAMBERG, Frederiks. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hørlig Ekepedition. — Billige Priser.

Telegr. Adr.: „Bjorchjensen“.

Telefon 7262.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Københavns ny Sandkagebageri

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

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hr. Restauratører.

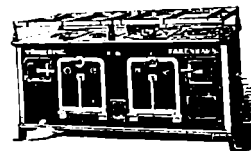
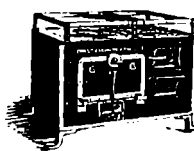
De bedste Varer her paa Pladsen.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART

FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Kjøbenhavn, den 4. Maj 1899.

Firmaet Hans Smith, Kronstadt, telegraferer den 3. ds.:

Navigationen aabnet.

Vi har modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 29 har Hr. Kapt. Berg faaet oplaget en Artikel, hvori han udtrykker sin Harm og Sorg over, at Resolutionen mod Kaptajn Jacob Holm blev fremsat og vedtaget paa Skibsførerforeningens Generalforsamling.

Maa det være mig tilladt at spørge Hr. Berg, hvorfor han ikke er fremkommet med sin Kritik paa selve Generalforsamlingen? Han var jo selv nærværende ved samme. Jeg har læst det stenografiske Referat igennem, men ikke fundet et Ord af Hr. Berg under Debatten om Resolutionen. Først nu c. to Maanedere efter Generalforsamlingens Afholdelse fremkommer Hr. Berg med sin Kritik.

Hvad kan Grunden være til denne mindre fine Optraeden af Hr. Berg. Skulde det mon være for at udsaa Mistillid iblandt Skibsførerne til Skibsførerforeningen? Hvis det er Tilfældet, kan jeg forsikre ham om, at Resultatet vil blive negativt: overalt, hvor jeg har truffet Skibsførere, har disse ikke haft haarde Ord nok imod denne Maade at komme Skibsførerforeningen til Livs paa.

Man faar uvilkaarlig den Tanke, naar man læser Hr. Bergs Artikel igennem, at han i Virkeligheden er dybt bedrovet over ikke at kunne pynte Tillidserklæringen med sit ansete Navn, men han kunde saamaend ganske rolig have underskrevet den, ikke én havde knuset, og Adressen vilde derfor ikke have faaet nogen væsentlig Afstivning.

Hr. Berg skriver: „Selv om disse Underskrifter kvalitativt betyder en hel Del.“ Tor jeg spørge Hr. Berg, hvorledes han kommer til den Konklusion?

Iblandt de 35 ansete Skibsførere, som har underskrevet Adressen, findes to forhenværende Søofficerer, c. otte færende Skibsførere, hvoraf dog én ikke vedkender sig sit Navn. Resten af Underskriverne er forhenværende Skibsførere, som ikke har faret til Søs i 10 à 20 Aar.

Disse Herrer's Underskrift skulde i Følge Hr. Bergs Erklæring kvalitativt betyde en hel Del: jeg vover at paastaa, at Tilfidsadressen kvalitativt havde betydet en hel Del mere, om det havde været f. Eks. 35 færende Førere, der havde underskrevet.

Selvfolgelig har der ikke fra Skibsførerforeningen været forsøgt at udsaa Mistemning mod den kgl. danske Marines Officerer, det vil der heller ikke blive gjort i Fremtiden, vel at mærke saa længe d'Her. holder sig til deres eget Fell.

Kapt. Berg skriver endvidere: „Der vilde sikkert ogsaa være kommet adskillig flere Underskrifter, hvis Erklæringen havde holdt sig til Kapt. Holms Person alene.“ Jeg vover at være af en anden Mening. Kapt. Holms Optraeden i Viking-Affæren vakte en stor og berømt Harm blandt alle Navigatorer af Handelsmarineen hele Landet over. Hvad angaar hans store Fortjenester som Formand i Skibsførerforeningen, da skal jeg ikke nærmere komme ind herpaa i denne Artikel, men jeg vil dog ikke undlade at bemærke, at han skaffede sig mange Uvenner iblandt Skibsførerne ved den noget despotisk overlegne Maade, han ledede Foreningen paa. Hr. Holm er af den gamle Skole og mangler praktisk Erfaring med Hensyn til at bedømme, hvorledes en Skibsførers Stilling nu til Dags er. Han hagede sig fast til Formandspladsen i de senere Aar, endskønt han var vidende om, at der var megen Opposition imod ham: uden Tvivl havde han gavnnet sin Stand bedst, om han var gaaet af noget før. Den store Fremgang, Skibsførerforeningen har haft i Medlemstal, efter at Hr. Holm er afgaaet som Formand, tyder tilstrækkeligt paa, at han ikke har været særlig populær imellem Skibsførerne.

Mærkeligt nok findes der iblandt Underskriverne én, som i sin Tid var Bestyrelsesmedlem af Skibsførerforeningen, og den Gang en af de mest aktive for at styrte Kaptajn Holm fra Formandspladsen.

Det forekommer mig, at Hr. Berg havde handlet klogere ved at lade sine vise Ord blive hos sig selv, thi naar han ikke har vovet at kritisere Resolutionen paa Generalforsamlingen, burde han heller ikke have gjort det nu.

L. R. Schmith,
Dampskibsfører.

Udgifter og Kutymer i Cork.

Vi har modtaget følgende:

Da det maaske turde være de ærede Herrer Skibsedere og Skibsførere ubekendt, hvilke Udgifter der findes her i Cork, og hvilke urimelige Takster for Bugsering her eksisterer, bedes følgende Oplysninger optaget i *Dansk Søfartstidende*.

Taksten for Bugsering fra Søen til Queenstown, er for et Skib paa 200—300 Reg.-Tons £ 5, ind og ud, dog maa der, selv om Bugserbaaden ikke anvendes for udgaaende, ligefuldt betales £ 5.

Fra Queenstown til Cork, c. 14 Sm Distance, er Taksten 8 d. pr. Netto Ton med en Minimumstakst af £ 17.10, altsaa maa alle Skibe op til c. 532 Reg.-Tons betale £ 17.10, og Skibe over den Størrelse 8 d. pr. Reg.-Ton op og ned, og ogsaa her betales fuld Takst, selv om Bugserbaaden ikke benyttes for nedgaende.

Er et Skib blevet slæbt til og fra Cork af Slæbebaade, som ikke tilhører samme Kompagni, er Taksten for Slæbning til Queenstown 6 d. pr. Ton, med en Minimumsrate af £ 10.

Dette er Faktorer, som absolut maa tages med i Beregning ved Fragtslutning hertil; da det er umuligt at krydse Rivieret op, er der i ugunstige Tilfælde ikke andet at gøre end at lægge til i Queenstown og afvente Sejllejlighed eller ogsaa betale disse urimelige Bugseringsstakster.

Ved min Ankomst hertil var Vinden saaledes, at der kunde ligges op over én Bov. Ved at give saavel Søledsen som Rivierledsen et Gratiale, fik jeg dem til at sejle Skibet op til c. tre Sm fra Cork Havn.

Da vi dér moder det udløbende ferske Vand, og saaledes har to modgaaende Strømme, taber Skibene næsten altid Styret paa dette Sted, men derfra og op til Cork slæp jeg da med en nogenlunde rimelig Pris for Bugsering, i alt Fald efter Forholdene her.

Som custom of the port findes her en Afgift, som Købmanden fradrager Skibene, nemlig 6 d. pr. Std. for Opstabling af Lasten paa Kajen, og her eksisterer ogsaa den Kutymer for Sejlskibe som for Dampskibe, at Fragten ikke udbetales, for Optælling har fundet Sted. Da Lasten nu som oftest ikke bortkøres før efter endt Losning og Optælling (der først foregaaer efterhaanden, som Lasten køres paa Lager), saa tager det mange Dage, og da Skibene jo ikke kan ligge og vente efter det, maa de overlade Fragtopgørelsen til Mægleren. Al Kontrol fra Skibets Side er saaledes umulig, medens Skibet dog i Følge Kutymerne ligefuldt er ansvarligt for Stykketal.

Jeg underrettede ved Ankomsten Købmanden om, at jeg forlangte en Taljemand ved Skibets Side for at kontrollere Tallet sammen med min Styrmand, da jeg i modsat Fald frasagde mig alt Ansvar for manglende Lading.

Herpaa modtog jeg det Svar fra Købmanden, at han holdt sig til Certepartiet, som paabyder alle Hensyn til custom of the port paa de respektive Pladser.

I mit Charter er anført: »Lasten bringes frit til Skibssiden paa Lastepladsen: men ikke noget om, at den tages frit fra Borde paa Lossepladsen. Det vil være at anbefale de ærede Redere at paase ved Fragtslutning, at ovennævnte Klausul ogsaa kommer til at gælde for Lossepladsen. Det kunde være, at de 6 d. ekstra pr. Std. for Opstabling af Lasten paa Kajen kunde undgaaes, hvis Sagen gik til Doms; men efter en herværende Mægler's Udsagn lossede her i Fjor et dansk Skib med saa rent Charter i den Retning, som kunde ønskes; men »Nordisk Skibsrederforening« nægtede at føre Sagen igennem, da Beløbet, hvor om der var Tale, var for lille.

Havneafgiften her er ogsaa meget høj, nemlig 1/4 pr. Reg.-Ton, naar der losses »always afloat«, og 1/ naar Skibet staar i Grund ved Lavvande.

Cork, i April 1909.

H. L. Nielsen.

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

Vore Skibsførerforeninger.

Fra en Dampskibsfører har vi modtaget følgende:

Ved at læse i Bladene, at der har været afholdt en ekstraordinær Generalforsamling i Kjøbenhavns Skipperforening, der resulterede i, at der blev nedsat et Udvalg til at revidere Lovene, er efterfølgende Tanker fremkommet.

Skibsførerforeningen af 1874 ligger i et Dødvande, den næppe kommer ud af, det saa man ved Generalforsamlingen: man saa, at al Fremgang strander paa Provinsafdelingerne, der ikke vil nogen Reform.

Imidlertid er vi Kjøbenhavnerne saa heldigt stillet, at vi har Skipperforeningen, den gamle Forening, som vore Forfædre har stiftet og holdt vedlige i et Par Hundrede Aar. Den bør oparbejdes til en moderne Forening, et Samlingssted, især for alle Kjøbenhavns Dampskibsførere, hvor all, hvad der angaar dem og deres Arbejde, baade om Bord og i Land, kan blive drøftet.

I min Ungdom — i 60'erne — sagde man altid »mønstre paa Lavshuset«. Skipperforeningen var vel som alle Foreninger af Borgere i gamle Dage et Lav. Men i et Lavshus kom Medlemmer sammen og talte om Lavets Tarv og Fremgang. Det er dette, den nyere Skibsførerforening har optaget og derfor har den samlet Medlemmer. Den holder sine Lokaler aabne visse Timer om Dagen for Medlemmerne, der er altid en Formand eller Kasserer til Stede og der ligger Søfarts- og andre Tidender til Læsning. En Gang om Ugen er der aabent om Aftenen for de af Medlemmerne, der ønsker at samles om et Slag Kort eller et Parti Skak el. lign.

I sin Tid stiftede Kapt. J. Holm en »Nautisk Forening«, der senere gik op i »Foreningen til Søfartens Fremme«, og satte Liv i den. Det var i 80'erne dette skete, og det gav Anledning til, at der i denne Forening blev holdt Foredrag af Skibsførere, Søofficerer og Assurandører o. a., og disse Foredrag blev trykt og sendt til Medlemmerne.

Hvad har »Kjøbenhavns Skipperforening« gjort i al den Tid? Den har siddet fornemt tilbagetrukket og har mistet sine Medlemmer, idet en Del er døde og meget faa ny indtraadt i den. Den har naturligvis gjort meget godt i velgørende Øjemed med sine Legater og Friboliger til Enker og ugifte Skipperdøtre. Men det er ikke nok for en Forening nu til Dags.

»Kjøbenhavns Skipperforening« kan blive den ledende for hele Standen i Danmark, og den bør efter sine Traditioner være det, for i Kjøbenhavn hører Hovedparten af Landets Dampskibe hjemme, og det er med Damp vor Tid har at regne. Om Foreningen blev ved at beholde sit gamle Navn eller om den mere moderne kunde blive kaldt »Kjøbenhavns Skibsførerforening« er for saa vidt lige-

gyldigt; men ét er fornødent, og det er, at den maa aabne sine Porte for Medlemmerne, aabne et Lokale med Blade og Tidsskrifter og give Formanden en Sekretær til Hjælp, som i de Timer, Lokalet er aabent, kan være der til Stede.

Dernæst maa Medlemmerne eller, om nødvendigt, udenforstaaende, der har Interesse for Foreningen, om Vinteren af og til holde Foredrag om Emner, Søfarten vedrørende.

Der kan maaske gøres andet og mere endnu, men noget i denne Retning maa der gøres for at samle Folk til Huse, og dernæst maa alle nuværende Medlemmer arbejde hen til, at faa alle Kjøbenhavns Skibsførere med; der maa fremhæves de Goder, der kan opnaas, naar Standen eller Blomsten af Skibsførerstanden i Danmark, staar samlet.

Man saa ved Generalforsamlingen i »Foreningen af 1874«, at der var Vilje nok blandt de kjøbenhavnske Medlemmer til at betale et højere Kontingent og endda et aarligt Tilskud yderligere, hvis det behøvedes; men dér faldt det igennem paa Grund af Provinsafdelingerne, der gerne vil have Rettigheder, men ingen Pligter.

Der er altsaa Trang til at faa en Forening, der kan gøre noget for sine Medlemmer, og der er Vilje til at paalage sig Ofre derfor. Da nu den anden Forening, som det har vist sig gennem flere Aar og Generalforsamlinger, ingen Vegne kan komme, fordi alt, hvad Kjøbenhavn vil have frem til Foreningens Bedste, overstemmes af Provinserne, saa er det da klart at se, at Kjøbenhavns egen Skipperforening kun venter paa Medlemmer. Dér vil det da være os selv, det kommer an paa, naar vi stemmer paa at holde et Foreningsblad eller betale højere Kontingent, og dér vil man ikke behøve at sidde spændt og vente paa, om Konvolutterne fra Provinserne slaar vore Forslag ihjel.

Nu er der altsaa nedsat et Udvalg til at ændre Lovene i Skipperforeningen: maa det da ved disse Par Linier være mig tilladt at henlede d'Hrr's Opmærksomhed paa mine Forslag.

All dette kunde blive drøftet nu i den kommende Sommer og være klar til Fremlæggelse for en Generalforsamling til Efteraaret, saa at næste Aar kunde aabne med en virkelig levende Forening, der derhos godt kunde staa i venskabelig Rapport til alle andre Søfartsforeninger.

Et ældre Medlem af begge Foreninger.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet gennemgaaende ganske elendigt, saa at det er ret vanskeligt at placere den fragtlædige Tonnage til Fragtrater, som kan dække Udgifterne. Danmark har nogle Cement-, Kridt og gl. Jernlaster til meget lave Rater og med lang Tørn for Kridtlaster. Vestsverig og Østnorge har kun meget enkelte Laster til saa lave Fragter, at der ikke kan gøres Forretning. Riga har enkelte Oljekage- og Trælaster, medens de øvrige Østersø- og Bottenhav-Havne er tomme for prompte Laster for Sejlere paa 75 à 140 Sldr. Ud-sigterne for denne Fart ser alt andet end lyse ud, men der meddeles, at de engelske Importører er mere fremme med Tilbud for mindre Partier, saa at man maa haabe, at det vil lyse lidt. Markedet for Returfragter Vest fra er frendeles mat og Fragterne uden nogen Svingning.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

1400 Fade Cement Aalborg/Wiborg 70 Øre, 1400 Fade Cement Limhamn/Hudiksvall 50 Øre, 250 Tons Kul Blyth/Ørnskjoldsvik £ 5,10, 320 Tons Salt Middlebro/Malmø 6/3, 370 Tons Kul Burntisland/Burgh-taaken £ 6.

For de mindre Skibe er Markedet, i hvert Fald hvad Kornlaster angaar, kendelig mattere; Königsberg og Danzig udhyder vedblivende Ladninger til uforandrede Rater, og det samme er ogsaa Tilfældet fra Stralsund og Greifswald, men fra de to sidstnævnte Pladser er det kun enkelte Havreladninger, der er fremme. Som nævnt i forrige Beretning er Rostock lavere, og noget lignende er desværre ogsaa Tilfældet fra Wismar, som endog kun noterer 3 M. for Rug; Lübeck har derimod sluttet gennemgaaende til 3½ M. til Danmark og Sverig. Stettin har nogenlunde kunnet hævde samme Fragtniveau; at det vil vedblive maa man selvfølgelig ikke vente, men da det forlyder, at Importen bl. a. af Sten i Aar vil blive mindre end tidligere Aar tør man maaske nære Haab om ikke atter at se Afslutninger til under 3 M. fra denne iøvrigt ret dyre Plads.

Provinserne ligger stadig meget flovt og kun faa Ladninger kommer i Markedet; bl. a. sluttedes Hvede til Cimbrishavn 15 og 16 Øre.

Kjøbenhavn er ikke særlig livlig og sluttede for Byg til Middelfart 14 Øre, Nykjøbing Sj. 12 Øre, Øst-slesvig 3 M. samt for Brokker til Stettin 3 M.

Sverig er saa godt som uden Forandring i enhver Retning, og vi kan derfor henvise til tidligere Beretninger og tilføje, at Halmstad fra Havnen søger nogle Skibe til Stettin til 3 M.

Norge har intet særligt at byde paa, Feldspath-ladningerne til Stettin noteres endog til lidt lavere Rater.

giver særdeles rigt Udbytte, der berettiger til at nære store Forbindninger til det hele Anlæg.

Forarbejderne til Anlæg af en Kokusplantage til Fremstilling af Coprah i Sultanatet Traugganu paa Malakkakysten har resulteret i, at der er overladt Kompagniet et frugtbart Kystareal paa c. 3,500 Acres (2,570 Tdr. Land), hvis Indhegning og Beplantning skrider rask frem.

De paa Java knyttede Forbindelser har i høj Grad hidraget til Udvikling af Kompagniets Omsætning af Javaprodukter og Træ.

I Shanghai har den almindelige Overspekulation og de dermed i Forbindelse staaende hyppige Falliter bevirket, at Kompagniets Agentur har maattet gaa meget forsigtig frem, men det viser dog Fortjeneste.

Wladivostok Agenturet har været hæmmet i sin Udvikling af Usikkerhed med Hensyn til Havnens Toldforhold og den efter Krigen stedfundne overdrevne Import. Efter at det nu er afgjort, at de østsibiriske Havne atter indlemmes i det russiske Toldterritorium, og der fra den russiske Regerings Side arbejdes paa at opbølge Byen og det udstrakte Opland, er der Grund til at forvente, at dette Agentur gaar bedre Tider i Mode.

Nikolajewsk Agenturet har arbejdet under rolige Forhold, og der er i de forløbne 2 Aar nedlagt et betydeligt Arbejde i Organisation af Eksport af frosset og saltet Laks fra Amurfloden og Kamtschatka til Europa, hvortil der allerede i Frysedamper er ankommet to mindre Ladninger, som er afhændet paa fordelagtig Maade.

I Sydafrika er der ikke nogen væsentlig Bedring at spore.

Kompagniets Station for Kul- og Vandforsyning i St. Thomas har tilført Øen Trafik og fremviser stigende Udbytte.

Norresundby Portland Cementfabrik paabegyndte Driften i Juni Maaned, og det har vist sig, at dens Produktionssevne er 50 pCt. større end kalkuleret; den har derfor været i Trods for de daarlige Konjunkturer for Salg af Cement været i Stand til allerede i den første Arbejdsperiode at yde et godt Udbytte.

Trækompagniet har endnu ikke opfyldt de til samme stillede Forventninger, idet det har lidt under Stagnationen, navnlig i Byggefaget.

De i Dampskibsfarten og fremmede Dampskibsselskaber anbragte Kapitaler har arbejdet under særdeles vanskelige Vilkaar; de regelmæssige Ruter har maattet opretholdes til Trods for, at der har været forholdsvis ringe Varemaengder at befordre, og Fragtraterne har været lavere end nogensinde i Kompagniets Historie. I Modsætning hertil, har Driftsudgifterne været stigende som Følge af de Fordringer, der paa flere Omraader stilles til Rederne; dog har i den senere Del af Aaret en betydelig Nedgang i Kulpriserne gjort sig gældende.

Selskabet bestilte i Aarets Løb tre moderne, særlig for Bangkok-Ruten indrettede Dampskibe med Henblik paa at opretholde en regelmæssig, maanedlig Fart, for ikke som hidtil at være henvist til at leje Tonnage, hvilket Kompagniet i det hele taget har gjort mindre Brug af end i tidligere Aar. Ruten hjonover er lagt via Singapore, eventuelt Colombo, direkte til London og Kjøbenhavn, og den hjemgaaende Javatrafik besøres af de større Sydafrika-Baade.

Uden Hensyn til Skibsfartens Resultater har Kompagniet fulgt den sædvanlig Praksis og afskrevet 5 pCt. paa Dampskibenes oprindelige Værdi, samtids med at Klassifikation, Reparationer og Vedligeholdelse er afholdt af Driften.

Netto-Overskudet andrager Kr. 2, 435,794.01, hvorfra gaar til Afskrivning paa Dampskibene, Ejendomme, Inventar etc. Kr. 791,876.64, saaledes at der bliver Kr. 1,643,917.37 til Dividende, Tantiører og Reservefond.

Indtægterne fordeler sig som følger:

Avance paa Handelen	Kr. 877,301.80
— — Dampskibene	490,596.97
— hos Filialerne	1,368,381.61
Udbytte i fremmede Selskaber	229,280.28
Overført fra forrige Aar	418,865.18
	Kr. 3,384,425.84

Administrationsudgifter ved Ho-	
ved-Kontoret og Filialerne...	Kr. 878,151.29
Rente-Konto	70,480.54
Afskrivninger	791,876.64
	» 1,740,508.47

Kr. 1,643,917.37

som foreslaas fordelt i Overensstemmelse med omstaaende Regnskab, hvorefter Aktionærerne erholder 8 pCt., til Reservefonden henlægges Kr. 150,000, saaledes at denne nu udgør Kr. 3,750,000 eller 25 pCt. af Aktiekapitalen, til Tantiører til Bestyrelsesraad, Direktion og Funktionærer benyttes Kr. 85,509.39, medens Kr. 208,407.98 overføres til næste Aar.

Kompagniets Status ultimo 1908.

Aktiver	
Tenk- og Varelager i Kjøbenhavn.....	Kr. 1,171,312.77
— — — i div. evrop. Havne.....	403,735.36
Skibenes bogførte Værdi	10,744,869.64
Lægtmateriel	484,486.11
Skibenes løbende Rejser	104,468.88
Kasse-Konto	11,676.20
Diverso Debitorer	6,425,970.76

Generalforsamlinger.

Østasiatisk Kompagni

holdt den 10. ds. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Siessbye.

Bestyrelsens Formand, Gehejmecetsraad Glüeckstadt, fremlagde Regnskabet og henviste til en af Kompagniet udsendt Beretning. Af denne fremgaar det, at Kompagniet, til Trods for de trykkede Konjunkturer, som har hersket over alt i Verden, alligevel har naaet et tilfredsstillende Resultat og at dette skyldes Kompagniets stærkt forøgede Virksomhed, navnlig paa Handelens og Industriens Omraader, hvilket dog igen har krævet større Anvendelse af Kapital. Efter at den ny Kontorbygning i Juni Maaned blev taget i Brug, har særlig Kompagniets Handelsafdelinger undergaaet en betydelig Udvikling og Omsætningen i Træ og Produkter fra Bangkok, Malakkakysten, Singapore, Java, Ceylon og Indien er blevet betydelig forøget.

Kompagniets Skovkoncessioner i Siam er udvidet for et langt Aaremaal, hvorved der for lange Tider er sikret Teak-Forretningen en rolig Udvikling.

I Forbindelse med Savmøllen i Bangkok har Kompagniet med Held optaget Handel med andre Træsorter end Teak. Filialens i de senere Aar stærkt blomstrende Import-Forretning fra Europa er gaaet frem til Trods for de nedadgaaende Konjunkturer.

Den subventionerede Post-, Passager- og Fragtfart paa begge Sider af Siam Golfen er overgaaet til et nyt ved Kompagniets Initiativ oprettet siamesisk Dampskibsselskab, The Siam Steam Navigation Company, Limited, hvori Kompagniet ejer den overvejende Del af Aktiekapitalen, og Selskabets Drift ledes af Filialen. Begge Ruter har arbejdet udmærket godt, og den frødige Udvikling, der er en Følge af de forbedrede og hyppigere Kommunikationer, varsler særdeles godt for Selskabet saavel som for Kompagniets tillagende Handel.

Ved Bandon paa Malakkakysten har man nu overvundet Størstedelen af de for Skovdriften og den deraf følgende Savmølle hidtil bestaaende Vanskeligheder, der var forbundet med Udnyttelsen af de til Stede værende Trærigdomme i de onliggende, tidligere ret ukendte Distrikter. Flere af Træsorterne er nu med Held indført paa forskellige Markeder i Østen og Europa, og Organisationen af Skovarbejdet, Elefanthold, maskinelle Anlæg og Udsikningsmateriel er bragt saa vidt, at Driften viser Overskud med gode Løfter for Fremtiden.

Singapore Filialen, som er Endestation for Ruten paa Malakkakysten, har nydt godt af den udvidede Fart paa denne Linie, og Filialens Eksport af Produkter til Europa er blevet betydelig forøget.

Paa Gummplantage i Johore har det beplantede Areal nu naaet en Udstrækning af c. 2,000 Acres (1,468 Tdr. Land), og de tilbageværende c. 600 Acres (440 Tdr. Land) er taget op til Beplantning. 40 Acres, hvorpaa Indvinding af Gummi er begyndt,

Filialerne og Agenturerne	Kr. 6,132,942.60
Tankinstallationen og Kontorbygningen i Frihavnen samt Kontorbygningen paa Gl. Holm	" 1,215,239.95
Kapital i fremmede Selskaber	" 6,172,767.89
Vekselbeholdning	" 2,055,512.70
Pantobligationer i Dampskibe	" 4,555,910.00

Kr. 39,478,892.86

Passiver

Kapital Konto	Kr. 15,000,000.00
Reservefond	Kr. 3,600,000.00
benlagt for 1908	" 150,000.00
	3,750,000.00
Pensionsfond	" 250,000.00
+ 5 pCt. Rente i 1 Aar	" 12,500.00
	262,500.00
Partialobligationer	" 4,500,000.00
÷ udtrukken pr. 1/10 1908	" 250,000.00
	4,250,000.00
Overtagne Prioritetslaan i Ejendommen paa Gl. Holm	" 192,615.48
Løbende Bankgæld	" 2,386,117.92
Rente Konto 1909	"
3 Mdrs. Rente af Kr. 4,250,000	" 53,125.00
Akcepterede Veksler	" 2,851,538.89
Diverse Kreditorer	" 9,239,078.20
Tantiømer	" 85,509.39
Udbytte for 1908	" 1,200,000.00
Overskud overført til næste Aar	" 208,407.98

Kr. 39,478,892.86

For Regnskabet gaves enstemmigt Decharge, hvorefter behandles et Forslag til Lovændringer, bl. a. af Hensyn til Aktiernes Indførelse paa Pariserbørsen.

Bestyrelsens Formand fremsatte ogsaa Forslag om, at Tantiømen til Direktionen forhøjedes fra 8 pCt. til 10 pCt., da Direktionens Arbejde efterhaanden var blevet saa omfattende, at man mente at burde udvide den med tre Medlemmer, nemlig Kaptajn C. Schmiegelow, Kontorchef Madsen-Mygdal og Kontorchef H. Schiødt, der længe havde været knyttet til Selskabet.

Justitsraad Mollmann beklagede, at man vilde eksportere saa gode Aktier som Østasiatisk Kompagnis.

Bestyrelsens Formand mente, at det absolut var en Fordel for Selskabet at Aktierne indførtes paa Pariserbørsen, da Kursen derved vilde blive mere stabil, ligesom det altid var en Støtte for Selskabet, at det blev kendt i Udlandet.

Derefter skredes til Afstemning, der resulterede i, at Forslaget vedtoges med 20,597 Stemmer, medens 78 stemte imod. Forslaget var dermed endeligt vedtaget.

Ved det derefter foretagne Valg til Bestyrelse genvalgtes Admiral Richelieu, medens Direktør Guldberg, der i mange Aar har forestaaet Bestyrelsen af Kompagniets store Skovbrug i Siam, valgtes i Stedet for afdøde Grossere Caroe.

Revisorerne genvalgtes, hvorefter Justitsraad Mollmann under Forsamlingens Tilslutning bragte Gehejmetsraad Glückstadt en Tak for hans store Interesse for Østasiatisk Kompagni.

Havarier og Forlis.

Fyren, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Rejsen fra Tyne til Riga med en Ladning Kul i svær Is ved Riga og sprang løk. Skibet maatte sættes paa Land for at undgaa at synke. Forrummet er fuld af Vand. Skibet har Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 27. April foretoges Provetur fra Burmeister & Wains Værft med en ny Damper "Ørnen", bygget for Regning Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866.

"Ørnen", der er bygget til Post- og Passagerfarten Kjøbenhavn-Ronne, har følgende Dimensioner: 193' 9", 32' og 20' 6" med Maskineri paa 850 I. H. K. og er betydeligt større end de tidligere for samme Selskab byggede Skibe.

Proven faldt i enhver Henseende godt ud, og det viste sig, at Skibet saavel i Henseende til Kulforbrug som Hurtighed overtraf de kontraherede Betingelser.

Eneste Specialitets-Værksted for Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klases Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427. Vejle. Telefon 427.

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 Møskinfabrik.

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

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. her 1./5. til Riga. — Alexandra, Nielsen, ank. her 29./4. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 1./5. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Bergen 2./5. hertil. — A. N. Han- sen, Paaske, ank. Dunkerque 25./4. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 1./5. til Havre. — Arkansas, Petersen, dokker her. — Arno, Strubberg, ank. Riga 27./4. — Aurora, Fischer, afg. her 1./5. til St. Petersburg. — Baron Stjernblad, Ther- kildsen, afg. Riga 1./5. til Antwerpen. — Beira, Lunge, pass. Quessant 1./5. til Barcelona. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 28./4. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Dartmouth 29./4. til Malaga. — Christian IX, Holm, ank. her 3./5. — Dogmar, Bogvad, ank. Neapel 2./5. — Douro, Soberg, afg. Cardiff 28./4. til Madeira. — Florida, Andersen, pass. Dartmouth 15./4. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. London 25./4. — Garonne, ank. her 2./5. — Georgios I, Sorensen, er ank. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 24./4. til New York. — Hengest, Munk, ank. Antwerpen 1./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Riga 30./4. — Jolantha, Si- monsen, pass. Brunsbüttel 30./4. til London. — Kasan, Hansen, afg. Libau 29./4. til London. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 28./4. — Kentucky, afg. Kristiania 23./4. til Boston. — Kursk, Gommessen, afg. Riga 1./5. til Dunkerque. — Leopold II, Ras- mussen, ank. Libau 9./4. Loire, Craignou, ank. Dunkerque 8./4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Pera 3./5. — Moskva, Jon- sen, ank. Antwerpen 26./4. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Boston 1./5. til Aalborg. — Nordjylland, Jacobsen, afg. herfra 2./5. til Königsberg. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Lissabon 2./5. til Dartmouth. — Omsk, Harder, afg. Libau 1./5. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. her til 27./4. — Pennsylvania, Got- sche, ank. hertil 29./4. — Perm, Christensen, ank. London 26./4. — Pregel, Iversen, ank. Havre 22./4. — Saga, Wiberg, ank. hertil 30./4. — Tiber, Bech, afg. Lissabon 1./5. til Oporto. — Texas, Lissner, ank. hertil 2./5. — United States, Wulff, afg. New York 29./4. til Kristiansund.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosaria 30./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Glou- cester 29./4. til Halifax. — Generalkonsul Pallisen, Chri- stensen, afg. Tyne 30./4. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rotterdam 1./5. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. St. John 30./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Licata 30./4. til Aluaras. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Licata 29./4. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. In- gramport 26./4. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Riga 26./4. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 25./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunkerque 30./4. — Newa, Dahl, ank. Genoa 14./4.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Quessant 28./4. til Wick. Nancy, Th. Nielsen, ank. Marseille 29./4. — Ellen, Hansen, afg. Tarragona 30./4. til Burriane. — Fylla, Christensen, ank. London 30./4. — Bodil, Uldall, ank. Llanelly 29./4. — Dag- mar, Mathiasen, ank. Swansea 1./5. — Norma, Schiff, pass. Hanst- holm 29./4. til Lowestoft. — Alfa, Sorensen, afg. Leith 30./4. til Königsberg. — Inger, Larsen, afg. Llanelly 1./6. til Kjøbenhavn. — Johanne, Mikkelsen, afg. Bayonne 28./4. til Port Talbot. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Hamburg 30./4. til Liverpool. — Laura, Petersen, afg. Grimshy 30./4. til Danzig. — Hebe, Gre- gersen, pass. Holtenau 30./4. til Rotterdam.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Helsingør 2./4. — London, Bom, afg. Swinemünde 30./4. til Senham. — Paris, Tholander, ank. Stockholm 27./4. — Bryssel, Kaas, afg. Benisaf 23./4. til New- port.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Sierre Leone 19./4. — Wien, Boeck Hansen, afg. Bathurst 24./4. til Dunkerque. — Roma, v. Thun, ank. St. Louis 18./4.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Memel 22./4. — Alexy, Lo- rentzen, ank. Bordeaux 25./4. — Dagny, Sorensen, ank. Antwer- pen 27./4. — Mary, Clausen, afg. Liverpool 1./5. til Gibraltar.

Jylland. Ingrid, Winther, ank. Norrköping 29./4.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Libau 27./4. til Rotterdam. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Lübeck 26./4. — Fredensborg, Fischer, afg. Windau 27./4. til Rotterdam. —

Rosenborg, Suenson, ank. Hull 30./4. — Uranienborg, Schmidt, ank. Rotterdam 29./4.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg. Winther, ank. Riga 27./4. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 30./4. — Tuborg, Schmidt, afg. Hull 1./5. til Kronstadt. — Ulfborg, Møllerup, ank. Kjøbenhavn 28./4. — Vordingborg, Palsbo, ank. Fairwater 27./4.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Riga 27./4. — Taarnborg, Mutzen, ank. Hull 1./5.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Libau 27./4. til Hull.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Riga 28./4.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Rotterdam 30./4. til Seaham Harbour.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Odense 25./4. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Windau 30./4. til Stettin.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 30./4.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofed, ank. Liban 30./4.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Antwerpen 25./4. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 22./4. — Cathay, Kruse, afg. Mangalar 23./4. til Port Said. — Biantang, Gabe, afg. Antwerpen 22./4. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Singapore 30./4. til Bangkok. — Chumpon, Hansen-Rain, afg. Sabang 24./4. — Bandon, Thomsen, ank. London 28./4. — Indien, oplagt i Kjøbenhavn. — Sibirien, Rambusch, ank. Durban 28./4. — Cambodia, Knudsen, er ank. til Kjøbenhavn.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 19./4. til Havre. — St. Jan, Ingemann, afg. Demerara 1./5. — St. Croix, Jensen, ank. Rotterdam 30./4.

Torm. Sara, Jensen, afg. Swinemünde 1./5. — Helene, Sørensen, ank. Helsingør 17./4. — Sjælland, Sommeren, ank. Helsingør 27./4. — Agnete, Petersen, afg. Neufahrwasser 30./4. — Hermia, Hansen, ank. Königsberg 28./4. — Alice, Schultz, afg. Kalundborg 1./5.

Alfred Christensen. Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 22./4. — Svend, Schmidt, afg. Drammen 23./4. — Nordland, Møller, afg. Calais 29./4. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Ternezen 26./4. — England, Andersen, afg. Esbjerg 1./5. — Holland, Poulsen, ank. Kjøge 1./5. — Rusland, Madsen, ank. Helsingør 15./4. — Lady Furness, Clausen, ank. West Hartlepool 26./4. — Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 29./3. — Tyskland, Danstrup, afg. Antwerpen 28./4. — Belgien, Nielsen, ank. Antwerpen 17./4.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Hamburg 1./5. til Methil. — Fulton, Jørgensen, afg. Valencia 23./4. til Antwerpen. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 27./4. — Washington, Nielsen, afg. Hamburg 1./5. til Newcastle. — Nivings-ton, Svendsen, afg. Leith 27./4. til Neufahrwasser.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Swinemünde 28./4. til Blyth. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Kiel 28./4. til Boness. — Ove Gjedde, Jans, pass. Gibraltar 25./4. for Hamburg.

Ocean. Norman, Rosbak, ank. Aalborg 2./6. — Allan, Nielsen, ank. Boness 2/5.

Frem. Ansta, Bagger, ank. Cardiff 25./4. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./5. — Vera, Thing, ank. Grimsby 28./4.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Antwerpen 29./4. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Rouen 2./5. — Martha, Christensen, ank. Oaxen 27./4. — Elna, Ratje, afg. West Hartlepool 23./4. — Theresen, Pedersen, afg. Huelva 1./5. — Simone, Møller, ank. St. Juan 28./4. — Jeanne, Løffler, ank. Philippeville 30./4. — Vera, Riso, ank. Bona 1./5. — Daisy, Lagesen, afg. West Hartlepool 29./4.

Ero. Erindring, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./5.

Svendsen & Christensen. Peter Willemoes, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 2./6. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Grangemouth 2./5. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Nukskov 27./4. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Cardiff 2./5. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Vejle 26./4.

Sejlskibe.

Ero. Rigmor, Petersen, ank. Pillau 29./4. — Albertine, Madsen, ank. Kolding 29./4. — Amor, Hansen, ank. Falkenberg 28./4. — Spurve, Petersen, ank. Stege 28./4. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Göteborg 28./4. — Abba, Petersen, ank. Aarhus 29./4. — Hebe, Clausen, ank. Swinemünde 28./4. — Alia, Madsen, ank. Bordeaux 29./4. — Amor, Rasmussen, ank. Burgstaaken 29./4. — Martha, Madsen, ank. Karlshamn 29./4. — Genius, Bastrup, ank. London 29./4. — Olaf Petersen, Albertsen, ank.

Karlshamn 29./4. — Alf, Rasmussen, afg. Göteborg 27./4. til Southampton. — Zeus, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 28./4. til Greifswalde. — Ansgar, Jørgensen, ank. Barbados 28./4. — Hosanne, ank. Rudkøbing 28./4. — Salus, Jensen, ank. Bridgeness 30./4. — Viking, Weber, ank. Norby 30./4. — Immanuel, Bager, ank. Tranebjerg 30./4. — Svane, Møllmann, ank. Flensborg 1./5. — Freya, Petersen, ank. Faaborg 1./5. — Emilie, Hansen, ank. Fjellebroen 1./5. — Svip, Jensen, ank. Barhoft 1./5. — Solon, Rasmussen, ank. Barhoft 1./5. — Ino, Weber, ank. Dysart 1./5. — Alf, Hansen, ank. Danzig 1./5. — Lauritz, Folmer, ank. Swinemünde 1./5. — Caroline, Kristensen, ank. Fredericia 1./5. — Marie, Boye, ank. Wismar 1./5.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 4. Maj 1909. — Udgifter og Kutymer i Cork. Vore Skibsforeninger. Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Invarier og Fortis. Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Forretningsfører søges.

Til Ledelsen af et Dampskibsselskab med 2 Skibe søges en dygtig Forretningsfører, som er kendt med Befragtning, og som disponerer over en Del Kapital.

Billet, mrk.: „D. F. D. 278“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
 til Jærn, Staal- og Træsksbunde.
 Enfortælling for Danmark:
BERG & LARSEN.
 Telefon H 120. Nyhavn 53. Telegr.-Adr: **Berglarsen.**
 KJØBENHAVN.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Fyen

afholder Møde Lørdag d. 8. Maj Eftermiddag Kl. 2¹/₂ paa Hotel „Phønix“ i Svendborg for at vælge Repræsentanter til paa „Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“s overordentlige Generalforsamling at afgive Kredsens 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 er Medlemmer af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ eller ikke. Det samme gælder for „Afdelingen for mindre Skibe“.

Kredsstyrelsen.

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

Palle Sørensen Eftf. Uhr-, Kronometer- og Instrumentmager. — Sølvtorvet 4. Telefon Bbro 1516 y. Butik, Lager samt Værksted for Reparationer af alle Arter fine Stue-, Lomme- og Søuhre.

**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.

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, thv. Skibsfører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Koføed. Telf. 984.
Fartejer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
Kobenh. C. Telf. H. 1728.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankrø. Kæder etc.

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

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1834
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tlf.: „Hansens“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tlf.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

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

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stovedør.
Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retsager
(sp. Søsager).

AXEL LUND A/S

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegr. amadr. Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibs-
tornedeheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjlige Nr. 26, ved Havnen.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niasen
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12-2, 4-6 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-8.

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.

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.

**Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug**

faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34.

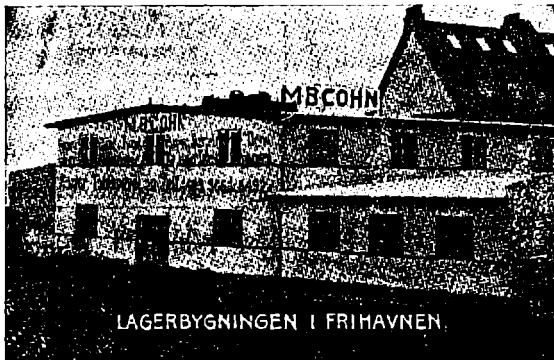
Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Maj 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Toldbodvej 22.

Telefoner: 1403 — 3063. — Telegr.-Adr.: Amlante.



LAGERBYGNINGEN I FRIHAVNEN

Skibsartikler af enhver Art.

Køb Deres Forbrug af



Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
 Levanger — 7.00
 Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
 til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625.

Børstenbinder.

Telefon 4375.

Vesterbrogade 54.

Nygade 2.

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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
-------------------------------	--	---	---

**Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.**

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

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
 og
Narva (Hungerburg)
 (Rusland)
 Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. 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.: „Danskelloyd“.
 Holberggade 4, Telefon 1159 og 6177.

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

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

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.

Kellock's Salg.

Laveste Salgspris £ 150,000 for hver.

Efter Begæring af Pant-havere lader d'Hrr. Kellock bortsælge ved Auktion, som afholdes d. 11. Maj 1909 Kl. 2.30 Em. i „The Baltic Exchange“, London (hvis der ikke forinden ved privat Underhandling er disponeret over dem) de ny Turbine Passager-Dampere

„Heliopolis“ og „Cairo“ bygget paa Clyde til L'loyds højeste Klasse paa Fairfields S. B. & Eng. Co. Ltd. Forsynet med Parsons Træskrueturbiner. 8 Cyl. Kedler med Howdens kunstige Træk. Ved Prøvetarten opnaaedes 20,6 Knob. Luksuriers Udstyrelse for 709 første Klases- og 281 anden Klases Passagerer. Tre Dæk foruden tre Promenade-dæk. Vand-Ballast. Indretning for traadles Telegrafering. Komplet Installation af elektrisk Lys. Køle-Anlæg etc. Ventilret og opvarmet over det hele efter Thermotank Systemet. Dimensioner: Største Længde 545 Fod. 525,8 Fod m. Perpd. x 60,3 Fod x 38 Fod. Uden Garanti for Enkeltbederne.

Begge Dampene ligger i Marseilles. Man henvender sig angaaende Salgshetingelser og nærmere Oplysninger til Skibsmæglerne C. W. Kellock & Co. 27 St. Mary Axe. London. E. C. Telegram-Adresse: Kellocks London.



KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

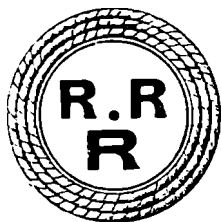
Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent 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.

Helge Stabell,

Skibingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Køder haves til Salg.

Friedrich Mentz

Damp- og Sejlskibsmægler.

Rostock og Warnemünde.

Tel.-Adr.: Helmentz-Rostock.

Telefon 1212.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

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

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.

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.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

Sct. Kongensgade 32, 1.

Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

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

Kjøbenhavn, d. 6. Maj 1909.

Lodsning under Bugsering. Marineministeriet agter at nedsætte et Udvalg bestaaende af Repræsentanter for Lodsvesnet, Sejlskibs- og Lægterfarten til at udarbejde ny Bestemmelser for Lodsning under Bugsering.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening er, efter hvad vi erfarer, bleven anmodet om at udpege en Repræsentant til paa Sejlskibsejernes Vegne at deltage i Udvalgets Forhandlinger.

Af Aarsberetning for 1908 fra Konsulatet i Malmø.

Angaaende Havnene i Konsulatsdistriktet kan nævnes, at en af Borgerrepræsentationen i Malmø nedsat Frihavnskomite har afgivet Forslag til et første Frihavnsanlæg, til hvis Udførelse der vil medgaa et Beløb af c. 5 Mill. Kr. Sagen hviler nu hos Borgerrepræsentationen. Arbejdet paa den ny, faste Tørdok i Malmø, som skulde være paabegyndt den 1. Oktober 1908 er foreløbig bleven opsat paa Grund af Arbejderforholdene, som i Efteraaret var meget vanskelige. I Trelleborg er Arbejdet med Anlæg af Dampfærgelejerne, Udfyldninger og Uddybninger af Havnebassin og Indløbsrenden i Anledning af den besluttede Dampfærgeforbindelse Trelleborg—Sassnitz bleven paabegyndt og formenes at blive færdig inden 1. Juli. Ombygningen af Havnen i Cimbrishamn, som paabegyndtes i 1906 ventes afsluttet i 1909; Havnens Dybde bliver 5 Meter.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet).

Af Aarsberetning for 1908 fra Generalkonsulatet i Antwerpen.

Havnen ved Zeebrügge. Havnearbejderne, der paabegyndtes i 1895, er nu fuldført. Regelmæssige Linier vedligeholdes mellem Brügge og Goole, Hull, Manchester og Liverpool, og disse transporterede i Sommerens Løb ialt 8,000 Passagerer. Modsat andre belgiske Havne administreres Zeebrügge af et Aktieselskab »Compagnie des Installations maritimes de Bruges» med 9 Mill. Frs. Aktiekapital, af hvilke Halvdelen ejes af Byen Brügge. Den samlede Bekostning ved Bygningen af Brügge og Zeebrügge Havn udgjorde 56,6 Mill. Frs.

Antwerpen-Projektet om Scheldens Afretning møder stærk Opposition, og man vil nu sandsynligvis nøjes med at grave en stor Kanal fra de nuværende Bassiner til et Punkt Nord for Antwerpen paa den anden Side af nogle Snævringer, som man frygter skal tilsande. Langs denne Kanal bygges ny Bassiner uden Sluser. Dette Arbejde blev paabegyndt allerede i 1906 og fortsættes stadig. Antwerpen besøgte i 1908 af 16 danske Sejlere og 197 Dampere med en samlet Tonnage af henholdsvis 5,125 og 195,136 Tons.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Subventioner til Postdampskibslinier. Fra Ministeriet for Handel og Søfart har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget en Beretning med Bilag fra Gesandtskabet i Washington hvoraf fremgaar, at Kongressen atter har forkastet et Lovforslag om Subventionering af Postdampskibslinier.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af den paa sidste Generalforsamling i »Den alm. danske Skibsførerforening af 1874» foretagne Nedsættelse af Enkepensionen udtaler »Gammelt Medlem« i Dansk Søfartstidende Nr. 28 d. A. følgende:

»De, som var med til at vedtage Nedsættelsen paa Generalforsamlingen, bør dog erindre, at for ubemidlede Enker er 10 Kr. mindre om Aaret et føleligt Tab.«

Ja, mon ikke nok alle de, som var til Stede paa Mødet, har haft den rette Forstaaelse af dette, i alt Fald glemte jeg da intet Øjeblik, at denne Nedsættelse vilde være ensbetydende med ny og flere Savn for mange fattige Enker; men hvorledes skal et almindeligt Medlem af Enkekassen, der ikke kan have grundigt Kendskab til alle de Enkeltheder, som skal tages i Betragtning ved Ansættelsen af Enkepensionen, kunne fremføre saglige Grunde imod et saadant af en ansvarlig Bestyrelse fremsat Forslag? I dette Tilfælde maa Medlemmerne være berettiget til at stole paa, at Bestyrelsen grundigt har overvejet Spørgsmaalet og ingen anden Udvej fundet.

I Almindelighed stoler ogsaa en Generalforsamling herpaa, og den Pension, som Bestyrelsen foreslaar, bliver saa godt som altid vedtaget.

Man finder ogsaa, at adskillige Hjælpekassers Love giver Bestyrelsen Bemyndigelse til at fastsætte Pensionens Størrelse, og dette ud fra den meget rigtige Forudsætning, at Bestyrelsen ved sit indgaaende Kendskab til alle Kassens Forhold har de bedste Betingelser for at træffe det rette.

Hvis derfor »Gammelt Medlem« mener, at Kassens Status ikke nødvendigjorde Enkepensionens Nedsættelse — Bevisbyrden herfor maa paahvile ham — da bør han efter min Mening dog ikke rette nogen Bebrejdelse mod Generalforsamlingen, selv om det sker i den mindste Form, fordi denne gik med til Nedsættelsen.

Der er vistnok næppe Grund til at mene, at Bestyrelsen har bedømt Enkekassens Status fejl — desværre; og det kan kun være med Sorg, man er Vidne til, at en i sig selv vel funderet Hjælpekasse ikke kan holde sine Løfter overfor de trængende Enker og Børn. Disse Løfter bør holdes og kan holdes; thi som »Gammelt Medlem« meget rigtig bemærker, Foreningens øvrige Formaal bør ikke udelukke, at Enkekassen bliver en virkelig Hjælpekasse for Enker og Børn, og den vil kunne blive det, blot den faar Tilgang af ny Medlemmer.

Man staar her overfor det saa bemærkelsesværdige som uforklarlige Fænomen, at den farende Sømand ikke forstaar at værdsætte de Hjælpekasser, som staar aabne for ham for et forholdsvis lille aarligt Bidrag. Det vilde være forklarligt, hvis det gjaldt ny og pengeløse Foreninger; men hvor det som her gælder »Skibsførerforeningen af 1874«, der foruden Legatmidler ejer c. 170,000 Kr., eller »Sømandsforeningen af 1856« med sine c. 308,000 Kr., da forstaar man simpelt hen ikke den Ligegladhed eller Ligegyldighed for sit eget og sin Families Vel, som en stor Del af Sømændene udviser, ved ikke at tiltræde den Slags Hjælpeforeninger.

Ikke alene den unge Sømand, men ogsaa alle de yngre Familieforsørgere burde forstaa, at de i Sømandsforeningen har en Hjælpeforening, som ganske sikkert er uden Sidestykke i Danmark; og for Skibsførerforeningens Vedkommende vil jeg sige: Meld Eder ind i Enkekassen alle I ny Medlemmer, som i de sidste Aar er tillraadt Skibsførerforeningen; husk, det er Eders Pligt overfor Hustru og Børn; vid, det vil være Eder en Beroligelse derude paa de lange Nattevagter — at have opfyldt denne Pligt. S.

Som det vil ses af omstaaende Annonce, lader d'Hrr. Kellocks d. 11. Maj de to Turbine-Dampere »Heliopolis« og »Cairo« sælge ved Auktion.

Disse Dampere er, efter hvad der meddeles os, bygget af det bekendte Firma Fairfield Shipbuilding and Engineering Company paa Clyden forrige Aar, og bestemt til Eksprestjeneste mellem Marseille og Aleksandria; men paa Grund af Vanskeligheder

ved Reguleringen af Byggesummen, er d'Hrr. Kellocks nu blevet bemyndiget til at sælge Damperne. Disse har talrige Saloner og Sovekahytter, saavel som fri Promenadedæk, og siges at være Ideal-Skibe for den specielle Tjeneste, som de var bestemt for, hvad der ogsaa viste sig i den korte Tid, hvori de forrettede Tjeneste. Dampene egner sig uden Tvivl ogsaa for mange andre Linier, hvor der forlanges en Fart af 18 Knob. Deres Kulforbrug med denne Fart og i lastet Stand, med et Dybgaende af 22'—6", siges ikke at overskride 230 Tons Wales Kul pr. Dag.

For c. et Aar siden kostede hver af Damperne £ 325,000, og nu udbydes de d. 11. Maj (hvis Salg underhaanden ikke sker forinden) til den lave Pris af £ 150,000 for hver.

Den projekterede Masnedø Bro. Landstinget vedtog i Gaar ved 3die Behandling det foreliggende Forslag, i Følge hvilket der bevilges 100,000 Kr. til yderligere Forundersøgelser.

Loven er dermed færdig fra Rigsdagen.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

I Anledning af en Søforklaring, jeg har maatte aflægge her i Nysted, tillader jeg mig at fremsætte nedenstaaende Oplysninger om en Rejse med en Ladning Majs, fra Svendborg til Nysted.

Den 9. Januar indtoges Ladningen, ved hvilken der ikke var andet at bemærke, end at den var usædvanlig kold. Konossementet blev tegnet og alt var klart til Afsejling til Nysted. Vejret var den Gang stormende med Snebyger, saa Skibet maatte blive nogle Dage i Svendborg. I den Tid læste jeg Isberetningen hver Dag, og den lød stadig paa Drivis paa Nysted Bredning. Da det imidlertid blev bedre Vejr, afgik jeg fra Svendborg med vestlig Vind og haard vestgaaende Strøm, kom igennem Korshavn samme Dag, og krydsede Vest efter. Vinden halede sig sydlig med frisk Kuling, diset Luft og Strømmen imod; da der ikke kunde avanceres, bestemte jeg mig til at søge Ankerplads inden for Drejø ved Ærøeskøbing for at afvente bedre Vindforhold. Vi havde allerede da mærket, at Majsen dampede. Det er imidlertid kendt iblandt Skibsførere, at Majs næsten altid damper, naar man har haft den om Bord nogle Dage, saa jeg tog ikke andre Forholdsregler end at ventilere saa vidt muligt. Vinden halede sig nu Dag for Dag mere sydøstlig, og det tog til at fryse igen. Resultatet blev, at vi fros fast i Isen og sad mange Dage fast. Isberetningen lød igen paa Is ved Nysted eller Drivis i Farvandet.

Da Isen igen gik væk, og jeg havde til Hensigt at sejle, telegraferede jeg en Forespørgsel til Lodsens i Nysted om Isforholdene og modtog Telegramsvar: »Drivis paa Bredningen, ingen Prikker ude, Rende aaben til Havnen.« Det vil sige Renden var brudt, men fyldt med Isstykker. Næste Dag sejlede jeg, i Haab om paa en eller anden Maade at komme igennem Isen.

Den paafølgende Dag kom vi til Østre Mærker, men da vi ingen Prikker kunde finde og heller ingen Is se ude fra, saa fortsatte vi til Kroghaven, og erfarede dér af Lodsens, at der ikke var farbart til Nysted endnu. Jeg gik saa ind i Gjedser Havn for at afvente bedre Forhold. Vinden blev imidlertid østlig med Storm og Frost, og skønt jeg laa paa den bedste Plads i Havnen, lik vi dog saa megen Is paa Dæk og i Rigningen, at Skibet efterhaanden lignede en stor Isklump; man kunde tilsidst daarlige faa Kahytstakken op og komme paa Dækket.

Da Majsen for hver Dag, der gik, blev mere varm, skrev jeg til Alladeren, Firmaet Petersen & Jensen i Svendborg, at jeg var indkommen til Gjedser, og at

Majsen var varm. (Mit Konossement var til Ordre). Jeg lik det Svar, at jeg skulde henvende mig til Hr. S. Vichmand i Nysted, som var Modtager af Ladningen.

Jeg skrev saa til Hr. Vichmand og gjorde ham bekendt med Forholdene. En Dags Tid derefter kom Hr. Vichmand og saa paa Ladningen og bad mig ventilere saa meget som muligt, hvad jeg ogsaa gjorde. Jeg henlaa derefter i Gjedser Havn i 14 Dage, og i den Tid tog Majsen saa betydelig Skade, at man fra Dag til Dag kunde se, at den blev daarlige. Hr. Vichmand tilkaldte nu en Damper, som skulde slæbe os op til Nysted. Damperen tog først Skibet paa Slæb, men det viste sig snart, at den ikke kunde bryde Isen med det paa Slæb. Den maatte først bryde igennem og senere hente Skibet; i Lobet af Dagen naede vi op til Nysted.

Isen var paa sine Steder 6 à 8 Tommer tyk; en Tid sad vi fast i den, og den skruede saaledes, at den var ved at komme ind paa Dækket. Hvis ikke Majsen havde været i saa daarlige Tilstand, at den trængte haardt til at blive losset, saa skulde jeg ikke have lagt Skib til, til at gaa igennem den Is med.

Det er jo en bekendt Sag, at naar der er noget i Vejen med Ladningen, saa skal Skipperen drages til Ansvar, paa hvilken Maade Skaden saa er fremkommet; men da Skipperne ikke er Kendere af de Varer, som de sejler med, saa er det undertiden en let Sag for en Købmand at indlade en Vare, som maaske allerede tidligere har taget Skade, uden at Skipperen har kunnet opdage det, og saa bagetter forsøge at faa Skipperen til at erstatte et Tab, som Afsenderen mulig vilde have lidt, selv om Ladningen ikke var bleven afsendt.

Hvis der i Fremtiden skulde blive tilbudt mig Majs-ladning under Isforhold, da vil jeg ikke slutte uden med Ret til at være ansvarsfri for Beskadigelse ved at Majsen tager Varme, hvilket Forbehold jeg ogsaa raader andre Skibsførere til at tage, saa slap man fri for mange Bryderier. Majs tager nemlig let Varme, naar den har ligget i en Damper i længere Tid, før man faar den om Bord.

Jeg har nu imidlertid aflagt Søforklaring, losset min Ladning og faaet min Fragt udbetalt; hvad d'Hrr. Købmænd derefter vil foretage i Sagen, maa Tiden jo vise.

Christen Petersen.

Skonnert »Juliane« af Marstal.

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

Skibsfører H. A. Boye. Telf. 5592.

» C. B. Hansen. Telf. 1359.

Skibsbygger E. Taysen. Telf. 1609.

Maskinmester J. V. Gjetting, Sønderborggade 4, II.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 122/1908, afsagt d. 20. Februar 1909. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet »Vera« af Riga.

Den 29. Oktober 1908, Kl. c. 1½ Em., grundstødte Dampskibet »Vera« af Riga, paa Rejse fra Grimsby til Riga med en Ladning Kul, ved Harboore paa Jyllands Vestkyst. Det var tyk Taage, og Skibet gik derfor med halv Kraft, indtil man pludselig tæt ved Damperen fik Øje paa en sort Stribe (en Høfde ved Kysten), man slog da fuld Kraft bak, men Skibet sad allerede fast paa

Grunden med Bredsiden mod Land. Vejret var ret stille. (sydvestlig Vind), men der stod nogen Sø, som førte Skibet nærmere mod Land. Der arbejdedes hele Dagen for at faa Skibet flot ved egen Hjælp, men uden Resultat; Skibets Baad blev under Arbejdet med at sætte et Varp-anker ud beskadiget ved Ankerets Huggen og sprang læk. Henad Aften opgav man Arbejdet og besluttede at afvente Assistance. Besætningen var i høj Grad udmattet, og Maskinen var bleven ubrugelig, idet der var kommen Sand i Pumperne, og flere af Maskinens Dele var bøjet og ødelagt.

Tidlig om Morgenen næste Dag kom Svitzers Bjergningsdamper »Ægir«, der var stationeret i Lemvig, til Strandingsstedet og tilbød Assistance, men Kaptajnen paa »Vera«, som ansaa Skibets Stilling for ret ufarlig i Øjeblikket (Vinden var nu østlig, meget svag) afslog foreløbig at modtage Hjælpen, idet han vilde afvente Vejledning fra Skibets Agenter i Kjøbenhavn. Op paa Formiddagen ankom Svitzers Bjergningsdamper »Viking«, der var stationeret i Frederikshavn, ligeledes til Strandingsstedet tilligemed en Agent for vedkommende Assuranceselskab. Kaptajnen modtog »Viking«s Tilbud om Assistance, og der afsluttedes Kontrakt paa sædvanlige Betingelser, saaledes at Bjergelønnen skulde fastsættes ved Voldgift.

»Viking« satte straks sit Bovanker med 120 Favne Kæde ud og gjorde en Staalsløber fast i »Vera«s Agtermast.

Kl. 12 Middag begyndte »Viking« at slæbe med fuld Maskinkraft og samtidig med fuld Kraft at hive ind paa Ankerkæden, men »Vera« stod urokkelig. Man besluttede da at kaste over Bord af Ladningen. Dette Arbejde, hvorved Mandskab fra Land medvirkede, paabegyndtes hen paa Eftermiddagen og fortsattes, samtidig med at »Viking« stadig slæbte med fuld Maskinkraft, hele Dagen og den følgende Nat. Da Skibet, efter at c. 300 Tons Kul var kastet over Bord, stadig stod lige fast, stoppedes »Viking«s Maskine Kl. henad 9 næste Morgen. »Viking« lagde sig nærmere »Vera« og begyndte — c. 30 Favne fra »Vera«s Agterende, hvor der fandtes 17 Fod Vand — med sin Skruer at mudre Sandet op for saaledes at grave en Rende ind til »Vera«. I Løbet af Dagen forfaredes flere Gange nærmere ind til »Vera« og en Tid forsøgte man at mudre langs Siden, et Arbejde, der maatte opgives paa Grund af det stærke Underdrag. Efter at Gravningsarbejdet havde staaet paa til Kl. 4, begyndte »Vera« at røre sig. »Viking« lagde sig atter i Spænd og Kl. imellem 4 og 5 Eftermiddag d. 31. Oktober kom »Vera« flot. Der var da kastet en 550 Tons over Bord fra »Vera«. Da »Vera«s Maskine, som Maskinpersonalet havde forsøgt at reparere, stadig var ganske ubrugelig, maatte »Viking« slæbe »Vera« til Frederikshavn, der naaedes d. 1. November om Morgenen. Ved den der foretagne Dykkerundersøgelse fandtes »Vera«s Bund ubeskadiget, bortset fra nogle Afskrabninger af Farven. Slingrekølene var noget bukket, og Skruens fire Blade havde alle faaet et mindre Stykke slaaet af. I øvrigt var »Vera« ubeskadiget, bortset fra Skaden paa Maskinen, der takseredes til godt 6,000 Kr.

»Viking« havde under den forcerede Brug af Maskinen faaet en mindre Maskinskade — en Skævhed i Knydshovedlejerne — der maatte repareres i Kjøbenhavn, en Reparation, der medtog tre Dage.

Efter at Voldgiftsoverenskomsten var bleven opsagt fra Skibets Side, har Citanten, Em. Z. Svitzers Bjergnings-entreprise, indbragt Sagen her for Retten og paaslaaet sig tilkendt Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter og Sagens Omkostninger.

Efter de fremkomne Oplysninger har Værdien af »Vera«, der er bygget i 1891 af Staal og klassificeret i højeste Klasse, udgjort 120,000 Kr. og af Ladningen inklusive Fragt c. 15,000 Kr. Værdien af »Viking«, der er bygget i 1904, som har en Maskine af 144 nominelle og 1,000 indicerede Hestes Kraft og en Besætning af 19 Mand, er bogført til c. 360,000 Kr. Den er særlig bygget

og udrustet som Bjergningsdamper og særlig indrettet paa det omlatte Gravningsarbejde.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder paa den ene Side »Vera«s farlige Stilling, de bjergede Værdier og Værdien af det bjergende Materiel, og først og sidst »Vera«s Maskinskade, som vilde have bevirket, at Skibet var hjælpeløst, selv om det kunde være kommen flot uden »Viking«s Hjælp, og paa den anden Side de rolige Vejrforhold under og efter Bjergningen. (Vinden holdt sig østlig og sydøstlig med forholdsvis ringe Styrke i flere Dage) findes en Bjergeløn af 30,000 Kr. at kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger hæves som medindbefattet i dette Beløb.

Fragtmarkedet.

En ret udpræget Flovhed karakteriserer stadig næsten alle Markeder, baade for udgaende og hjemgaende, og desværre er der ikke den ringeste Udsigt til nogen Bedring i den nærmeste Fremtid, thi alle vegne er Tonnage mere end rigelig til Stede, hvorved enhver Oplussen i Raterne hurtigt kvæles. Det Marked, der næres de største Forventninger til, er La Plata, som jo ofte har budt paa Overraskelser, baade glædelige og sørgelige, men foreløbig effektueres der ikke mange Forretninger, da baade Redere og Befragtere forholder sig afventende. De sidste Dage er La Plata lavere, og efter at der fra San Lorenzo Grænsen var betalt indtil 16/ for prompt Lastning til U. K. eller Kontinentet, har der senere været akcepteret 14/6, og Tendensen er nedadgaende. Til Gengæld er Kulfrakterne ud fra Wales lidt højere, men det forslaar kun lidt, og til al Uheld faar La Plata ikke den ringeste Støtte fra Nordamerika, som helt igennem er et uselt Marked. Der er hovedsagelig sluttet Tømmer fra Golfen, som betalte 70/ à 72/6 Basis én Lossehavn U. K. eller Kontinentet, 103/9 à 105/ Rosario. En enkelt Kornlast fra Montreal pr. Maj sluttedes til 1/7½ til udsøgt Havn. De kanadiske Træpladser tager kun faa Baade; 33/9 betalles fra Miramichi til Englands Vestkyst. Det østlige Marked viser ikke nævneværdige Forandringer. Der er igen sluttet flere store Dampere med Bønner etc. fra Wladivostock til Evropa Basis 25/ én Lossehavn. Det er værd at lægge Mærke til disse betydelige Afskibninger, som egentlig er noget temmelig nyt, og det vil undre mange, at der allerede indtil nu er fragtet c. 250,000 Tons i denne Sæson. Regner man Dampernes Gennemsnitsstørrelse til 5,000 Tons bliver det altsaa 50 Dampersladninger.

Alle evropæiske Markeder er i en meget slet Tilstand. Fragterne fra Middelhavet og Sortehavet giver næsten i alle Tilfælde kun Underskud, og de svagere Kulfragter ud fra England tillader i de fleste Tilfælde heller ikke en Gang Returnering i Ballast uden at give Tab. Det samme gælder om Østersøen og Hvidehavet, og de Rederier, som ikke har kontraheret Laster forud, fører en haardnakket Kamp for blot at kunne sejle Stop, men mange Gange lykkes det ikke. Riga og St. Petersborg er nu tilgængelige, men Markederne ligger elendig, og der vil næppe blive nogen Bedring i Tingene før end hele Botten om en Maanedstid er aaben. Fra Riga sluttet til saa lavt som 17/6 à 18/ D/B. til Østkysten, Frcs 24/25 Antwerpen, 26/ Rouen, og fra de andre russiske Pladser er Raterne paa et lignende Niveau. Kulfrakterne er usle, og Ladeløren er fremdeles vanskeligt at arrangere for prompt Tonnage baade i Wales og paa Tynen etc. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten skal vi nævne 3/6 Hull/Kronstadt (2,500/3,500), 3/7½ à 3/10½ Tyne eller Forth/Kronstadt (1,800/3,000), 3/6

Tyne/Pillau (2,500), 800 T. Losning, 4/ Helsingfors (1,400), 3/6 Neufahrwasser (2,000), 3/10¹/₂ Lübeck (2,500), 3/10¹/₂ Forth/Haderslev (1,150), 3/6 Swinemünde (2,100), 3/9 Libau (1,700), 5/9 Tyne/Algier (2,800), 7/ Barcelona (3,400), 6/3 Triest, 6/9 à 7/7 Forth/Genua, 7/9 Methil/Venedig (3,400).

Generalforsamlinger.

Skoleskibet »Viking«.

Under Ledelse af Overretssagfører Zeuthen afholdt Aktieselskabet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd Generalforsamling d. 27. April d. A.

Dirigenten gjorde opmærksom paa, at naar Generalforsamlingen ikke, saaledes som Lovene paabød, var bleven afholdt inden Udgangen af Marts Maaned, skyldtes det den Omstændighed, at man ikke kunde afslutte Regnskabet, førend man vidste, om de 50,000 Kr., man havde ansøgt Staten om i Tilskud, vilde blive bevilget eller ej. Som bekendt var de nu blevet bevilget.

Derefter aflagde Bestyrelsens Formand, Admiral Richelieu, Beretning og fremlagde Regnskabet.

Der havde paa Skoleskibets Drifts-Konto været et Tab paa Kr. 50,419.82, som imidlertid kunde betragtes som udlignet ved Statstilskudet.

Der blev givet Decharge til Bestyrelsesrådet for Regnskabet.

Inden Generalforsamlingen sluttedes, vilde Admiral Richelieu bede Forsamlingen med ham mindes Hs. Ekszell. Handelsministeren, — der efter at være bleven Minister, var udgaaet af Bestyrelsen — som en af dem, der i sin Tid havde været mest virksom for at realisere Tanken om et Skoleskib. I sin Ministertid havde Hs. Ekszell. Johan Hansen vist Selskabet sin Interesse gennem sit Arbejde for at skaffe det Statstilskud.

Til Bestyrelsen genvalgte Direktorerne Carl Will og Thor E. Tulinus, Konsulerne D. Lauritzen og F. L. Fisker samt Skibsreder C. P. Holm.

Som Revisor genvalgte Grosserer Schouboe, og man enedes om at anmode Kaptajn Jørgen Fenger om at overtage den ved Kaptajn Langbergs Dod ubesatte Revisorpost.

Dampskibsselskabet »Viking«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører C. A. Olsen.

Grosserer A. O. Andersen meddelte i sin Beretning, at Vikings Drift for det forløbne Aar ikke havde været stort bedre end for de fleste andre Dampskibsselskabers Vedkommende, d. v. s. alt andet end tilfredsstillende. Slette Fragtrater i Forbindelse med de forholdsvis høje Kulpriser i den første Halvdel af Aaret samt den abnormt høje Diskonto for foranlediget, at Driftsoverskudet tilsammen kun udgør Kr. 75,193.98. Efter Fradrag af Udgifterne til Kontorhold, Renter m. m., ialt Kr. 69,423.70, bliver derefter en Saldo af Kr. 5,770.28, som henlægges til Reserve- og Amortisationskontoen.

For Regnskabet, der ligeledes fremlagdes af Grosserer A. O. Andersen, gaves enstemmigt Decharge.

Saa vel Kommitteret, Grosserer Franz Marstrand, som Revisorerne, Grosserer Aage Braamsen og Grosserer Emil Hertz, genvalgte.

Dampskibsselskabet »Vendila«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Veksellerer A. Simonsen.

Forretningsføreren, Grosserer Christensen, aflagde Beretningen. Aaret havde været meget daarligt. Ligesom tidligere havde man undgaaet at slutte Forhaandskontrakter, men dette havde desværre i Aar vist sig uheldigt, idet Fragterne endog i Efteraaret var dalende. Da man ikke længere kunde faa Kontrakter til nogenlunde rimelige Fragter, havde man oplagt nogle af Skibene. Ogsaa Isforholdene og Arbejdsforholdene i Udlandet havde bidraget til at forværre Forholdene.

Grosserer P. Madsen fremlagde Regnskabet, der udviste et Driftsoverskud paa Kr. 31,803. Administrationsudgifter, Renter m. m. androg imidlertid saa meget, at der fremkom et Underskud paa Kr. 64,567.

Grosserer Groes-Petersen ankede over, at der ikke paa Regnskabet fandtes en Oversigt over Selskabets Virksomhed i de forløbne Aar. Endvidere fandt han det uforvarsligt i en opgaende Periode at bygge Skibe uden at kunne faa Aktierne afsat. Naar man lagde Havariudgifterne til, var Underskudet i Virkeligheden større, hvorfor han fandt det urimeligt, at Rederen skulde have 20,000 Kr. i Gage. Lovene burde ændres, saa at Rederen fik fast Gage.

Grosserer P. Madsen orklærede, at der ikke kunde afgøres

noget om Ændringer i Lovene, da der intet Forslag var indbragt. Rederen havde kun c. Kr. 1,500 i Gage pr. Skib.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Kaptajn S. N. Pii genvalgte til Bestyrelsesmedlem.

Dampskibsselskabet »Fiona«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Veksellerer A. Simonsen.

Forretningsføreren, Grosserer Christensen aflagde Beretning, der i det væsentlige var i Overensstemmelse med den for Selskabet »Vendila« aflagte. Driftsoverskudet havde været Kr. 14,711, men Aaret endte, naar Renter og Udgifter kom til, med et Underskud paa Kr. 76,526.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Grosserer C. B. Thøgersen genvalgte til Medlem af Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet »Mercur«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Ehstrup.

Den korresponderende Reder, Kaptajn N. P. Nielsen, aflagde Beretning. Af Selskabets Skibe havde »Berlin« været oplagt i c. én Maaned og »Roma« og »Wien« i c. tre Maaned. »Berlin« havde i Foraaret gjort en Rejse til Gambia; Sommeren igennem havde alle tre Skibe været i Fart paa Nord- og Østersøen, i den øvrige Tid af Aaret paa Middelhavet.

Fragterne havde hele Aaret været minimale.

Bestyrelsens Formand, Overretssagfører Zeuthen, fremlagde Regnskabet, der viste et Underskud paa Kr. 8,230.04. Der gaves Decharge.

Overretssagfører Zeuthen genvalgte.

Dampskibsselskabet »Vulcan«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Ehstrup.

Den korresponderende Reder, Kaptajn N. P. Nielsen, aflagde Beretning. Tre af Selskabets Skibe havde været oplagt i Vintermaanederne, fra 84 Dage indtil 137 Dage. I Sommermaanederne havde Skibene gaaet i Fragtfart paa Nord- og Østersøen; i Vintermaanederne paa Middelhavet. Fragterne havde været de sletteste, man endnu havde oplevet.

Bestyrelsens Formand, Overretssagfører Zeuthen, gennemgik Regnskabet, som udviste et Underskud paa Kr. 8,609.46. Der gaves Decharge for Regnskabet.

Det fratrædende Medlem af Bestyrelsen, Overretssagfører Zeuthen, genvalgte, ligeledes genvalgte Revisorerne.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Marts Maaned anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 5 amerikanske, 1 brasiliansk, 9 britiske, 2 danske, 1 fransk, 4 tyske, 2 italienske, 3 norske, 1 russisk, 2 svenske, ialt 30. Dampskibe: 3 amerikanske, 8 britiske, 2 tyske, 1 græsk, 1 norsk, 2 spanske, 2 svenske; ialt 19. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 17, Kollision 3, beskadiget af Ild 1, forsvundet 2, Kondemnation 6, sunket 1; for Dampskibene: Stranding 10, Kollision 4, beskadiget af Ild 1, forsvundet 3, forladt 1.

Willy, Skonnert af Hamburg, er indkommet til Helsingør for Reparation, efter ved Halmstad at have været i Kollision med Havnedamperen »Hamar«.

Anglo Dane, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afsejlingen fra Trondhjem været paa Grund paa Agdencesfluen. Skibet kom flot ved egen Hjælp og returnerede til Trondhjem for Undersøgelse.

Fyen, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejsen fra Burntisland til Riga med en Ladning Kul, er i Rigabugten bleven skruet af Isen, hvorved den fik en saa betydelig Lækage i Forpenken og Vand i Forrummet, at den maatte sættes paa Grund ved Lapmesch paa den kuriske Kyst for at den ikke skulle synke. Med Assistance af Slæbedpsk. »Mosquito« og »Jacob«, og efter at c. 70 Tons af Ladningen var kastet over Bord, kom Skibet flot og blev indbragt til Riga. Skibet er gaaet i Dok for at reparere.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolie. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Høndlende.

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 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-For tegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

968. **Forestaaende Forandring af Fyr. Vestborg og Æbøla. Kattegat.** I 1909 forandres følgende Fyr saaledes:

I Vestborg Fyr forøges i 1909 Lysevnen for det faste Lys til 22 Sm og for Blusset til 26 Sm. Det kommer til at vise studigt Lys i c. 39 Sek., Mørke c. 8 1/2 Sek., Blus c. 4 Sek., Mørke c. 8 1/2 Sek.

I Æbøla Fyr forøges Lysevnen til 25 Sm. (Danske Lods, Side, 174 og 192. Fyr-Port, Nr. 157 og 152.)

969. **Forestaaende Forandring af Fyr. Romsø. Store-Bælt.** I Romsø Fyr forøges i 1909 Lysevnen til 21 Sm. (Danske Lods, Side 305. Fyr-Port, Nr. 259.)

970. **Opmaalingsvægers udlagt. Møens S. og Ø. Østersøen.** Fra Begyndelsen af Maj til Midten af Juli 1909 vil der til Brug ved Opmaalning være udlagt Vægere S. og Ø. for Møen.

971. **Forandring af Fyr. Vejrhø. Smaalands-Farvandet.** Den 1ste Juni 1909 slukkes Vejrhø Fyr, og der tændes et midlertidigt Fyr, som vises fra en 10 m høj Baake, som staar 32 m N. 16° V. fra Fyrtaarnet. Flammens Højde: 13 m. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 1/4 Minut, Lys c. 5 Sek., Mørke c. 10 Sek. Synsviddens og Lysevnen: 10 Sm. Det skjules af Taarnet i en Vinkel paa c. 10°, mellem c. S. 21° Ø. og c. S. 11° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 217. Kjøbenhavn 1909.)

972. **Klokketønde udlagt. Kirkegrund. Smaalands-Farvandet.** Klokketønden Kirkegrund er atter udlagt paa Station.

973. **Vrag uskadeliggjort. Vene-Grunde S. Smaalands-Farvandet.** Vraget af den S. for Vene-Grunde sunkne Skonnert er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget 7,5 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 925. Kjøbenhavn 1909.)

974. **Forestaaende Forandring af Fyr. Nolsø. Færøerne.** I Nolsø Fyr forøges i 1909 Lysevnen til 28 Sm. Det kommer til at vise Blink c. 2 1/2 Sek., Mørke c. 27 1/2 Sek. (Fønske Lods, Side 44. Fyr-Port. Nr. 534.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

975. **Forestaaende Udlægning af Lystønde, Pinhättan, Sundet. Sverrig.** I Slutningen af Maj 1909 udlægges en rød Lystønde, som viser hvidt Et-Blink hver

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

Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

72° V. fra det røde Fyr paa Town Pieren. Fortøjtønde Nr. 45 er flyttet 55 m N. 45° Ø. hen, og ligger nu 320 m S. 75° V. fra det røde Fyr paa Town Pieren. Fortøjtønde Nr. 46 er flyttet 15 m N. 52° Ø. hen, og ligger nu 900 m N. 74° V. fra Naval Recreation Ground Flagstang.

1001. **Uddybning. Harwich.** I Indløbet til Harwich Harbour foretages Uddybning. Uddybningsmaskinerne viser rodt Fling eller tre hvide Lanterner i Trekant og giver Taagesignal med Klokke. De skal passeres langsomt og med Forsigtighed. 51° 57' N. Br. 11° 17' Ø. Lgd.

1002. **Baaker flyttes. Withernsea. River Humber.** Om kort Tid flyttes de to N-hige Baaker for den maalte Mil ved Withernsea til 1 Sm S. for de uuværende S-hige Baaker. 53° 43' N. Br. 0° 2' Ø. Lgd.

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

1003. **Lystønde forandret. Bassure de Bas. Cap Griz-Nez. Frankrig.** Det hvide, faste Fyr paa Lys- og Klokketønden ved Bassure de Bas er ombyttet med et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 8 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 1/2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 1/2 Sek. Synsviddens: 8,5 Sm. 50° 48' 35" N. Br. 1° 33' 8" Ø. Lgd.

1004. **Baake opført. Vitéquet. Pointe de Saire. Saint Vaast la Hougue.** En rød Baake med Kegel, 6,2 m høj over Højvande, er opført paa Klippen Vitéquet, SØ-Enden af Klipperne Saire, c. 4 Kbl SØ. for Fyret Réville. 49° 36' 8" N. Br. 1° 13' 21" V. Lgd.

1005. **Vrag. Dungeness. England.** Vraget af »Blackwater« ligger sunket i 31 m Vand, paa 50° 55' N. Br. 1° 6' Ø. Lgd. En sort Fortøjtønde ligger tæt NØ. for Vraget, og desuden ligger flere Bjergningskilo ved Vraget. Man skal holde vel klar af det.

1006. **Dybde aftaget. Avonmouth. King Road. Bristol Channel.** Paa Grundden, som strækker sig i NØ. og SV. ud for og oven for Avonmouth, og Dybden aftaget, der er kun 1,7 m Vand ved Lavvande 7 Kbl N. 62° Ø. fra Coekburn Rock. 51° 31' N. Br. 2° 43' V. Lgd.

1007. **Fyr tændt. Irvine Bay. Firth of Clyde. Skotland.** Paa N-Siden af Indløbet til Irvine Harbour er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Det vises fra en Baake, som staar 180 m N. 40° V. fra det hvide, faste Fyr paa S-Siden af Indløbet til Havnen. 55° 36' N. Br. 4° 42' V. Lgd.

1008. **Tønde flyttet. Gurlteenroe Point. Bantry Harbour. Irland V.-Kyst.** Den sorte Stumptønde NV. for Gurlteenroe Point er flyttet, og ligger nu 410 m S. 55° Ø. fra Høse Island SV-Ende og i N. 32° Ø. fra Chapel Island East Ø-Ende. 51° 42' N. Br. 9° 28' V. Lgd.

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

1009. **Midlertidigt Baake. Men Du. Anse de Benudet. Frankrig.** Paa Men Du er midlertidigt rejst en Pæl med Cylinder, 3, m over Højvande. 47° 47' 52" N. Br. 4° 9' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 853. Kjøbenhavn 1909.)

1010. **Forestaaende Tænding af Fyr. Brigneau.** I 1909 tændes paa Yderenden af Molen ved Brigneau Havn et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6,7 m. Synsviddens: 6 Sm. Hvid, 5,7 m høj Fyrpæl. 47° 46' 53" N. Br. 3° 40' 13" V. Lgd.

1011. **Forestaaende Forandring af Fyr. Kerdonis. Belle-Ile.** I 1909 forandres Kerdonis Fyr, paa Belle-Ile Ø.-Punt, til et rodt Blinkfyrt, der hver 15 Sek. viser Tre-Blink, Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., Glink 1 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 8 Sek. Lysevnen: 16,5 Sm. Under Forandringen tændes et rodt,

- 3 Sek., V. for Pinhättan, uden for Barsebäk. 55° 45' 16" N. Br. 12° 51' 54" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 288.)
- 976. Lods- og Fyrskibet »Malmöredde« midlertidig ombygget. Sundet.** Den 8de Maj 1909 ombygtes Lods- og Fyrskibet »Malmöredde« Nr. 27 midlertidig med Reserverfyrskib Nr. 26, der er mærket »Reserv«.
- 977. Uddybning. Visby. Gotland.** I Indløbet til Visby Haven foretages Uddybning. Naar Uddybningsmaskinen ligger skaldes, at den spærrer Farvandet, viser den rødt Flag, naar den ligger N. og Ø. for Farvandet en sort Ballon, og naar den ligger S. og V. for Farvandet to sorte Balloner. En hvid Tønde er udlagt i Klil VNV. fra Fyret, N. for det N.-lige Farvand til Haven.
- 978. Uddybning. Klintehamn.** I Indløbet til Klintehamn foretages Uddybning. Naar Uddybningsmaskinen ligger i Rendens, viser den et Flag paa den Side, hvor den skal passeres, og den bør kun passeres, naar den viser Flaget. Man bør tage Lods.
- 979. Fyrskibet »Svenska Björna« udlagt.** Ifølge Telegram fra Lods-kapitajnen i Stockholm er Fyrskibet »Svenska Björna« atter udlagt paa Station.
- 980. Lods Station nedlagt. Kubbhan. Ulfaborg Distrikt. Bottaniska Bugt. Finland.** Kubbhan Lods-Station er nedlagt. Lods faas fra Sockloftällan Lods-Station.
- 981. Fyrskibet »Åraustrund« udlagt. Helsingfors. Finske Bugt.** Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i Helsingfors er Fyrskibet »Åraustrund« atter udlagt paa Station.
- 982. Lys- og Klokketønde udlagt. Libben. Rügen NV. Tyskland.** I Farvandet Libben er paa Skyrhørd's Side udlagt en rød Lys- og Klokketønde, mærket »Libben E«. Den viser hvidt Tre-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.
- 983. Sømærke inddraget. Stralsund Farvand.** Paa S.-Siden af den dybe Kende i Stralsund Farvand er Sømærkene inddraget med Undtagelse af to Tønder, som ligger paa 54° 19' 16" N. Br. 13° 8' 11" Ø. Lgd., og 54° 19' 10" N. Br. 13° 7' 36" Ø. Lgd.
- 984. Fyrskibet »Bülk« atter udlagt.** Fyrskibet »Bülk« er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 660. Kjøbenhavn 1909.)

II. Kattegat og Skagerrak.

- 985. Afmærkning forandret. Midtingen N. Sverrig.** Stagen med Ballon N. for Midtinget er nu udsat. (Kort Nr. 186 og 211.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 161. Kjøbenhavn 1909.)
- 986. Afmærkning forandret. Hunnebostrand.** Afmærkningen i det S.-lige Farvand til Hunnebostrand er nu forandret. (Kort Nr. 196.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 163. Kjøbenhavn 1909.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 987. Fyrskibet »Eider« midlertidig ombygget. Tyskland.** Sidelst i April 1909 ombygtes Fyrskibet »Eider« for c. 2 Uger med Fyrskibet »Rserve«, som ikke har Gnistelegraf.
- 988. Farvand afmærket. Schluchter. Norderney Seeagat.** Farvandet Schluchter kan atter besjæles. Det er afmærket saaledes: Anduvningstønden ligger paa 53° 43' 7" N. Br. 7° 4' 44" Ø. Lgd. Sort Spidsstønde Nr. 1 paa 53° 43' 2" N. Br. 7° 5' 53" Ø. Lgd. Sort Spidsstønde Nr. 2 paa 53° 43' 0" N. Br. 7° 6' 40" Ø. Lgd. Sort Spidsstønde Nr. 3 paa 53° 42' 57" N. Br. 7° 7' 21" Ø. Lgd. En rød

- Spirstønde paa 53° 42' 52" N. Br. 7° 6' 48" Ø. Lgd., en rød Spirstønde E paa 53° 42' 51" N. Br. 7° 7' 49" Ø. Lgd. Ledelyrene er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3002. Kjøbenhavn 1908.)
- 988. Vrag uskadeligt. Balttrum. Osttrissese Gær.** Vraget, som var sunket mellem Norderney og Balttrum, er tilsendt og uskadeligt for Skisfarten. Vragtønden er inddraget. 53° 43' 6" N. Br. 7° 21' 19" Ø. Lgd.
- 980. Vrag afmærket. De Lemmer S. Zandree. Holland.** Træk »de Hoop« er sunket S. for De Lemmer. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade. 52° 48' 27" N. Br. 5° 43' 44" Ø. Lgd.
- 981. Flaede udlagt. Texelstroom. Zeegat van Texel.** I Texelstroom er til Brug ved Skydeøvelser udlagt en Flaede. Naar Vejret tillader det, vises en rød og hvid Lanterne fra Flaeden. 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 51" Ø. Lgd.
- 982. Søminnevejsplads afmærket. Malzwin. Zeegat van Texel.** I Malzwin er Søminnevejspladsen afmærket saaledes: S.-Spidsen med en rød og sort tærnet Stumpønde med Kryds. 52° 58' 47" N. Br. 4° 49' 36" Ø. Lgd. Ø.-Spidsen med en rød og sort tærnet Stumpønde med kryds paa 52° 58' 54" N. Br. 4° 50' 27" Ø. Lgd. N.-Spidsen med den rød og sort vandret strikede Kuglønde Nr. 1 med Uannul, »Hollens«. V.-Spidsen med Minekransen »Mercure« eller en Dampkrans. Naar rødt Flag er hejst paa et af disse Fartøjer, er Pladsen spærret for al Søfads. Paa Texel Red er tæt ved S.-Kysten udlagt to røde Spidsstønder, der er Skisfarten uvedkommende.
- 983. Forandring af Fyr. Scheveningen.** Scheveningen Fyr er nu slukket og det midlertidige, hvide Blinkfyr, der hver 20 Sek. viser Fire-Blink, tændt. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 783. Kjøbenhavn 1909.)
- 984. Dybde. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** I Mundingen af Nieuwe Hollerlandsche Waterweg er Dybden med daglig Lavvande 9,0 m.
- 985. Tønder inddraget. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er Stumpønde Nr. 4 med alkorret Kegle og Stumpønde Nr. 5 inddraget, da de udlagte Vragfartøjer angiver Yderrendene af de nyangagte Demninger. Stumpønde Nr. 5: 51° 55' 34" N. Br. 4° 13' 47" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 669. Kjøbenhavn 1909.)
- 986. Forandring af Fyr. Undervands Taagesignal. Fyrskibet »Scheuvenbank«.** 1 Maj 1909 sættes Undervands Taagesignalet i Virksomhed i Fyrskibet »Scheuvenbank«. Det gives med Klukke, hvorpaa hver 10 Sek. slæns 3 Slag, Slag 2 Sek. Pause, Slag 2 Sek. Pause, Slag 6 Sek. Pause. Forebyggelse maas ikke stole paa Signalet. Samtidig forandres Fyret til et hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sek. viser afvekslende To-Blink og Et-Blink, Blink 2 Sek., Mørke 3 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 10 1/2 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 10 1/2 Sek. 51° 47" N. Br. 3° 27" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)
- 987. Tønder flyttet. Krammer. Zeegat van Brouwershaven.** I Krammer er Stumpønde Nr. 15 med alkorret Kegle flyttet til 51° 38' 11" N. Br. 4° 13' 50" Ø. Lgd., og Spidsstønde Nr. 16 til 51° 38' 7" N. Br. 4° 14' 9" Ø. Lgd.
- 988. Skiver udlagt. Ribbenplaat. Flaede udlagt. Haringvliet. Zeegat van Goeree. Neeltje Jansplaat. Zeegat van Zierikzee.** Til Brug ved Skydeøvelser er to Skiver udlagt paa Ribbenplaat, paa 51° 53' 5" N. Br. 4° 0' 19" Ø. Lgd., og 2 Skiver paa Neeltje Jansplaat, paa 51° 37' 41" N. Br. 3° 46' 23" Ø. Lgd., samt i Haringvliet en Flaede tæt ved Spidsstønde Nr. 1.
- 989. Ledelyr tændt. Gillingham Reach. Baaker opført. Long Reach. River Medway. England.** Ved Værftet i Chatham er tændt to røde faste Ledelyr. Fyret staar ved Pumphuset i Chatham paa Dull's Nose. 51° 24' N. Br. 0° 33' a. Ø. Lgd., Bagfyret 1280 m N. 84° V. fra forfyret. Paa Dinnett Ness er opført en sort og hvid vandret stribet Baake, 90 m N. 43° V. fra Flagstangen. Paa Medway Salttings er opført en sort og hvid vandret stribet Forhanke med Trekant, og 1600 m N. 88° Ø. fra den en sort og hvid lodret stribet Forhanke med Diamant. Holdt øverst leder de i mindst 5: m Vand i Long Reach. Baake Nr. 2 er flyttet Hld Ø. efter.
- 1000. Fortøjninger flyttet. Sheerness Harbour. River Medway.** I Sheerness Harbour er Fortøjningerne Nr. 43 flyttet 45 m N. 20° V. hen, og ligger nu 220 m N.

vide to hvide Fyr med Formørkelser, et fra hver Mast. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 476. København 1909.)

1026. Fyrskibes Reserver-Taagsignal. Delaware Bay. Naar Taagstojten i følgende Fyrskibe er i Orden, gives Taagsignaler med Klokke staaende: I Fyrskibet »Cape Charles« Nr. 49 med Kimen hver 20 Sek. i 5 Sek. I Fyrskibet »Tail of the Horseshoe« Nr. 46 med Kimen hver 30 Sek. i 3 Sek. I Fyrskibet »Thirty-five Foot Channel« Nr. 45 med Kimen hver 1 Minut i 3 Sek.

1027. Fyr forandres ikke. Fyrskibet »Diamond Shoals«, North Carolina. Fyrene paa Fyrskibene »Diamond Shoals« Nr. 71 og 72, som afvæksende ligger paa Stationen, forandres ikke. De vœrligger at vide to hvide Fyr med Br-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 12 Sek., Mørke 3 Sek., et fra hver Mast. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 492. København 1909.)

1028. Føjtebønde udlagt. Klokketønde ikke flyttet. Bald Head Channel. Cape Fear River. North Carolina. En lodret stribet Føjtebønde, mærket »C. F.«, er i 12 m Vand udlagt ved Indløbet til Bald Head Channel, fra New Channel forreste Ledelyr i S. 60^o 30' V., og fra Cape Fear Fyr i S. 86^o V. Klokketønden ved Indløbet til Bald Head Channel er ikke flyttet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 903. København 1909.)

1029. Baake ødelagt. Loggerhead Key. Hawk Channel. Florida Reefs. Florida. Loggerhead Key Baake, mærket LK. e. I Sin S. for Loggerhead Key, er bortskyllet. Den skal snarest muligt atter opføres. 24^o 35' 40" N. Br. 81^o 27' 23" V. Lgd.

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

1030. Klokketønde udlagt. Tønde inddraget. East Pass. St. George Sound. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. En lodret stribet Klokketønde er i 7,2 m Vand udlagt uden for Indløbet til East Pass, fra Dog Island højre Kant i S. 48^o 40' V., og fra Crooked River Fyr i S. 26^o 24' 0" Ø. Den lodret stribede Stump-tønde, »Ontare« Tønde, er inddraget. 29^o 44' 34" N. Br. 84^o 39' 22" V. Lgd.

1031. Fyr flyttet. Sabine Pass. Louisiana. Det røde, faste Fyr paa N. Siden af Løbet i Sabine Pass, der midlertidig vises fra en Pæl, er nu flyttet til Fyrhuset. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 806. København 1909.)

1032. Rev rapporteret. Madagascar Reef N. Campeche Bank. Yucatan. Brand i 7/8. Khl Udstrækning er rapporteret at være set 6 Sm N. for Madagascar Reef, paa 21^o 33' N. Br. 90^o 15' V. Lgd. Der var 30 m Vand 1/2 Sm N. for Brandet.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1033. Fyr forandret. Sisal. Yucatan. Den 5te Maj 1909 forandres Sisal røde Blinklyr til et hvidt Blinklyr, der vises To-Blink; i øvrigt uforandret. 21^o 10' N. Br. 90^o 3' V. Lgd.

1034. Grund fundet. Mechuque Island N. Changuos Islands. Arcand Gulf. Chili. Et Klipperov med 1,2 m Vand, og mere end 3 Khl Diameter, ligger ud for Escaleres Point, N.-Pvuden af Mechuque Island. 42^o 16' S. Br. 73^o 15' 40" V. Lgd.

1035. Grund formodes. Lagartia Channel. Arcand Gulf. I Lagartia Channel formodes en Grund at ligger 2 Kbl V. fra Lagartia Island NV.-Pvud og i N. 53^o Ø. fra Nahuelhapi Point. 41^o 48' S. Br. 73^o 17' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1036. Tænding af Fyr. Valencia. Spanien. I Maj 1909 tændes paa Valencia N.-lige Havnemole et hvidt Blinklyr, der af vækstende viser Fire-Blink og Et-Blink.

1037. Fyr tændt. Ibiza. Baleariske Øer. Ved Ibiza er tændt to røde Fyr, der er overet i Ø. og V. med det grønne Fyr paa Bolgerdyderen. Flammens Højde: 10 m og 7 m.

1038. Semafor-Station i Orden. Fort Spuria. Messina Stræde. Sicilien. Semafor-Stationen paa Fort Spuria er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 331. København 1909.)

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

1039. Fyr forandret. Grande. Atmærkning. Bahia de Lourenco Marques. Portugisisk Ø.-Afrika. Catenbe Fyrs Lysvinkel er forøget 4^o N. efter. Det lys er nu fra N. 58^o Ø. til N. 76^o Ø. Lys er nu rødt fra N. 58^o Ø. til N. 63^o Ø. over Grunden S. for Xelina og en Del af Grunden Polana.

I Ponta Vermelha Fyr er indsat en rød Vinkel, som lys er fra N. 74^o Ø. til N. 78^o Ø. over Grunden OSØ, for den S.-lige Del af Xelina Grande.

Ontrent 5 Sm fra Kysten og mellem 8 og 15 Sm fra Barren i Limpopo ligger et Rev med 2,2 m Vand; inden for Revet er der indtil 23 m Vand.

Paa Kysten er følgende Baaker opført: Ved Inharraton en Pyramide, 165 m over Vandet 8000 m fra Posten ved Quissico. 24^o 44' 42" S. Br. 34^o 40' 6" Ø. Lgd. Ved Xipuala en 5 m høj Pyramide, 179 m over Vandet, 18,000 m VSV. for Ponta Zavora Fyrtaarn. 24^o 36' 33" S. Br. 35^o 1' 30" Ø. Lgd. Ved Inharraton en 6 m høj Pyramide, 190 m over Vandet, 3500 m VSV. fra den foregående. 24^o 37' 26" S. Br. 34^o 59' 38" Ø. Lgd. Ved M'Tumba en Baake, e. 31,000 m. N. for Ponta Zavora, 146 m over Vandet.

Ponta Zavora Fyrtaarn er 10 m højt og staar paa en 55 m høj Dync. 24^o 31' 20" S. Br. 35^o 11' 47" Ø. Lgd.

1040. Baake opført. Owyombo River. Afrika. En meget kendeelig Baake, med en sort KeGLE med Spidsen nedad over en hvid KeGLE med Spidsen opad, er opført paa en 40 m høj Høj paa S.-Siden af Indløbet til Owyombo River. Baaken kan ses i 12 Sm Afstand. 3^o 23' S. Br. 39^o 57' Ø. Lgd.

1041. Forandring af Fyr. Table Island. Coco Islands. Bay of Bengal. Ontrent den 20. Maj 1909 sluktes Table Island Fyr og der tændes paa Fyrtaarnet et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, og der afbrændes hver halve Time et Binalys fra Fyrtaarnets Galleri. Ontrent den 9de Juni 1909 tændes det nye Fyr, der bliver et hvidt Blinklyr, som hver 10 Sek. vises To-Blink. 14^o 11' N. Br. 93^o 22' Ø. Lgd.

1042. Fyr forandret. Saugor Island. Hugel River. Bay of Bengal. Saugor Island Fyr er forandret til et hvidt Lyrlin, der hver 3 Sek. vises Et-Lin, Lym 7/10 Sek., Mørke 2/10 Sek., i øvrigt uforandret. 21^o 39' N. Br. 89^o 2' Ø. Lgd.

1043. Fyrskibet »Krisna« midlertidig ombygget. Birma. Fyrskibet »Krisna« er midlertidig ombygget med et Fyrskib, som hver 45 Sek. vises hvidt Et-Blink, Blink 5 Sek., Mørke 40 Sek. 15^o 37' S. Br. 95^o 36' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1044. Rev. Padang. Sumatra V.-Kyst. Paa Revet V. for Poeloe Saech ligger en Sten, som falder for. 0^o 52' S. Br. 100^o 17' Ø. Lgd. Paa Storlirif er den mindste Dybde 4,2 m. Dollinrif og Iskanderlir findes ikke. 1^o 10' 10" S. Br. 100^o 17' 30" Ø. Lgd., og 1^o 11' 40" S. Br. 100^o 16' 40" Ø. Lgd., de er udlagt af Kortet. Paa Condorrif er fundet en mindste Dybde af 6,5 m. 1^o 13' 0" S. Br. 100^o 16' 10" Ø. Lgd.

1045. Rev atmærket. Klathabani. Banka N.-Kyst. Et 4 m Rev ligger i Klathabani, 1 Sm S. 2^o Ø. fra Tr. Morrontong. 1^o 35' S. Br. 105^o 43' Ø. Lgd. Ved Revets NNV.-Kant er foreløbig udlagt en rød og sort vandret stribet Spids-tønde, som skal ombygges med en hvid Spidslønde ved Revets NV.-Kant.

1046. Sten fundet. Sedanan SO. Groot Natona V.-Kyst. En 2 m Sten

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Danmark. Ausgar, Madsen, ank. Neufahrwasser 3./5. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Riga 1./5. — Hamlet, Jørgensen, afg. Libau 3./5. — Helge, Olsen, afg. Blyth 4./5. — Rolf, Reese, afg. Pillau 4./5. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Blyth 4./5.

Vulcan. Vuleau, Nielsen, ank. Helsingør 2./4. — London, Bom, afg. Swinemünde 30./4. til Seaham. — Paris, Tholander, afg. Stockholm 3./5. til Windau. — Bryssel, Kaas, ank. Newport 1./5.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Sierre Leone 19./4. — Wien, Bock-Hausen, afg. Bathurst 24./4. til Dunkerque. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 27./4.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 30./4. — Russia, Poulsen, ank. Emden 27./4. — Carl Hecksher, Starck, afg. Stettin 2./5. — Dania, Petersen, afg. Plymouth 29./4. — Normannia, Eriksen, afg. Nicolajeff 30./4. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 1./5. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 30./4. — Livonia, Liudberg, afg. Swansea 28./4.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Kristiania 1./5. — Patria, Dan Larsen, afg. Randers 1./5. — Gratia, Sørensen, afg. Shields 30./4. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 21./4.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Memel 28./4. — Gallia, Pedersen, afg. New Orleans 27./4. — Caledonia, Storm Hausen, afg. Pensacola 1./5. — Sormatia, Pedersen, afg. Ostende 12./4. — Kotonia, Rasmussen, afg. St. Thomas 30./4.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Tynen 3./5. — Granaria, Jørgensen, afg. Jucaro 25./4. — Carbonia, Mathiasen, ank. Boness 30./4. — Estonia, Winckler, afg. Blyth 1./5.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Nyborg 28./4. — Solaudia, Troensegaard, ank. Åbo 2./5. — Secalia, Jensen, afg. Newport News 27./4. — Frumentia, Andersen, afg. New Orleans 22./4. — Boscia, Skovgaard, afg. Pensacola 30./4.

Ocean. Philadelphia, Jørgensen, ank. Plymouth 12./4.

Dannebrog. Amalienborg, Peterseu, ank. Rotterdam 2./5. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Lübeck 26./4. — Fredensborg, Fischer, ank. Rotterdam 2./5. — Rosenborg, Sønson, ank. Hull 29./4. — Stjerneborg, Luud, afg. Kjøbenhavn 1./5. til Tynen. — Uranienborg, Schmidt, ank. Rotterdam 29./4.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Winther, afg. Riga 1./5. til Ghent. — Silkeborg, Pedersen, afg. Kjøbenhavn 5./5. til Windau. — Tuborg, Schmidt, afg. Hull 1./5. til Kronstadt. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Kjøbenhavn 28./4. — Vordingborg, Palsbo, ank. Königsberg 2./5.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Riga 27./4. — Taarnborg, Matzen, ank. Hull 1./5.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, er ank. til Hull.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Riga 28./4.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Seaham Harbour 2./5.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Odense 30./4. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Stettin 3./5.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 30./4.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Libau 2./5.

Torm. Sara, Jensen, ank. Libau 3./5. — Sjælland, Sorniebsen, ank. Helsingør 27./4. — Agnete, Petersen, ank. Riga 2./5. — Hermia, Hansen, ank. Königsberg 28./4. — Alice, Schults, ank. Kjøbenhavn 2./5.

Svendsen & Christensen. Peter Willemoes, Allbreisen, ank. Kjøbenhavn 2./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Grangemouth 2./5. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Nakskov 4./5. — Lars Kruse, Mathiasen, afg. Carthage 4./5. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Ghent 4./5. — Alfred Høge, Ellekilde, ank. Cardiff 2./5.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Blyth 3./5. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Boness 2./5. — Ove Gjedde, Jans, pass. Ushant 1./5. for Hamburg.

Frem. Austa, Bagger, ank. Cardiff 25./4. — Frøja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./5. — Vera, Thing, ank. Grimsby 28./4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Peterseu, afg. San Pedro 4./5. til Danmark. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, ank. Halifax 2./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Tynen 30./4. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rotterdam 1./5. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. St. John 30./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Licata 30./4. til St. Petersburg. — Pawel Andrejeff, Taunbeck, ank. Licata 29./4. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Ingraport 27./4. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Riga 26./4. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 25./4. —

Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunkerque 30./4. — Newa, Dahl, afg. Genua 28./4. til Nicolajeff.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Antwerpen 4./5. — Holga, Vaaben-Iansen, ank. Rouen 2./5. — Martha, Christensen, ank. Oaxen 27./4. — Elna, Ratje, afg. West Hartlepool 23./4. — Theresen, Pedersen, afg. Huelva 1./5. — Simone, Møller, afg. San Juan 4./5. — Jeanne, Løfler, ank. Philippeville 30./4. — Vera, Riso, afg. Bona 4./5. — Daisy, Lagesen, ank. Königsberg 5./5.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Antwerpen 25./4. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Penang 4./5. til Cochin. — Cathay, Kruse, afg. Mangalore 23./4. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Antwerpen 22./4. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Singapore 30./4. til Bangkok. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Sabang 24./4. til Port Said. — Bandon, Thomsen, afg. London 4./5. til Kjøbenhavn. — Indien, oplagt i Kjøbenhavn. — Sibirien, Rambusch, ank. Delagoa Bay 3./5. — Cambodia, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, ank. London 3./5. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 19./4. til Havre. — St. Jan, Ingemann, afg. Demerara 1./5.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Wich 3./5. — Gerda, Thøgersen, pass. Gibraltar 3./5. for London. — Ellen, Hansen, afg. Burriana 2./5. til Hamburg. — Fylla, Christensen, afg. London 4./5. til South Shields. — Cito, Jepsen, afg. Liverpool 4./5. til Odense. — Bodil, Uldall, afg. Llanelly 1./5. til Zwijndrecht. — Dagmar, Mathiasen, ank. Swansea 1./5. — Nerma, Schiff, ank. Lowestoft 3./5. — Inger, Larsen, afg. Llanelly 1./5. til Kjøbenhavn. — Karla, Nielsen, afg. Hamburg 4./5. til Liverpool. — Laura, Pedersen, pass. Skagen 3./5. for Danzig. — Hebe, Gregersen, ank. Rotterdam 2./5. — Johanne, Mikkelsen, ank. Port Talbot 3./5.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aalborg 2./5. — Allan, Nielsen, afg. Boness 4./5. til Aarhus.

Ørs. Energi, Svane, ank. Helsingør 4./5.

Alfred Christensen. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Rotterdam 4./5. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 22./4. — Svend, Schmidt, ank. Drammen 30./4. — Norland, Møller, ank. Methil 2./5. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Terneuzen 2./5. — England, Andersen, ank. Gool 3./5. — Hol-land, Poulsen, ank. Kjøge 1./5. — Rusland, Madsen, ank. Helsingør 15./4. — Lady Furness, Clausen, afg. West Hartlepool 29./4. — Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 29./3. — Tyskland, Dastrup, afg. Grangemouth 4./5. — Belgien, Nielsen, afg. Antwerpen 3./5.

Sejlskibe.

Renne. Courer, Jacobsen, ank. Kalmar 26./4. — Gudmund, Westh, ank. Svaneke 28./4. — Leif, Nielsen, ank. Kalmar 27./4. — Bolgen, Pedersen, ank. Oscarshavn 28./4. — Proven, ank. Kalmar 28./4. — Sigurd, ank. Kalmar 28./4. — Hermod, Grøuvold, ank. Kjøbenhavn 28./4. — Argus, Holm, ank. Kalmar 28./4.

Ørs. Dronning Louise, Lauritzen, ank. Linham 4./5. — M. Hay, Petersen, ank. Austruther 3./5. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Middelsborough 4./5. — Salvador, Sand, ank. London 3./5. — Merkur, Christensen, ank. Middlesbo 3./8. — Marstal, Hansen, ank. Stralsund 3./5. — Marius Bay, Friis, ank. Kristiania 4./5. — Apollo, Albertsen, ank. Risør 4./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 6. Maj 1909. — So- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

LANDMANDSBANKEN

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

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

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 Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

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.

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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION

til Jern-, Staal- og Træsksbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

KJØBENHAVN.

Telegr.-Adr.: **Berg Larsen.**

Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky

gold Elephant og **, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere fortoldet og ufortoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincogne“. Telefon 3283.

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

Baadkompasser

m. m.

E. S. Ritchie & Sons

originale

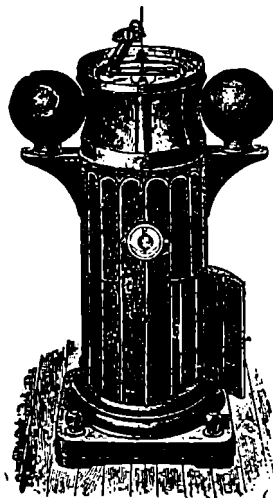
Spritkompasser

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.

Sekatanter og Oktanter

Barometre

enk. og dobb.

Kikkertør m. m.

Reparationer

udføres.

„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.

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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

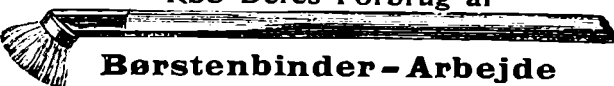
Nr. 35.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 11. Maj 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Migginsons selvsm. Lossenhjul 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:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.

Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder - Arbejde
 direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.
 Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
 Levanger - - 7.00
 Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00
Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
 til rimelige Priser.

HANS PREHN
 Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.
Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**
 Forretningen grundlagt 1874.
 Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

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“.

Skibshypothekbanken
 Filial af hollandsk Bank i København Chr. IX's Gade 6
 Telef. 9052
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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

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

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.

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
 paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
 Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
 Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 9524.

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.

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 saason Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

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

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel
Havnegade 37. Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,
anbefaler

d'Herrer Skibstørere sin
Skibsproviantering.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering
Kjøbenhavn.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udørsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Telegramadr.
„Smith.
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.

Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.

København. C. Telf. H. 1728.

Chr. Christensen Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

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 Ankre og Kæder haves til Salg

Officielle Bekendtgørelser.

Auktion over Staalskonnert.

Den et Partrederi tilhørende 3 m. Skonnert „Kirstine Jensen“, hjemmehørende i Svendborg og f. T. henliggende i Svendborg Havn, Reg.-Bogstaver N. K. J. V., drægtig 168,82 Reg.-Tons Brutto 143,29 Reg.-Tons Netto, bygget i Rønne 1898—99 af Staal, sælges efter Rederiets Begæring ved offentlig Auktion, der afholdes her paa Kontoret paa Svendborg Raadhus Tirsdagen den 18. Maj Formiddag Kl. 11.

Konditioner m. m. ligger til Eftersyn hos Sagfører R. Poulsen i Svendborg.

Byfogedkontoret i Svendborg, den 5. Maj 1909.

O. F. Smith.

Ny Bedding.

Lysnæs Havnebestyrelse anbefaler herved sin nyopførte Bedding for Fartøjer indtil en Størrelse af c. 70 Brutto-Tons. Beddingen er opført af fortrinlige Materialer. Skibsbygmester P. Madsen, Lysnæs udfører alle Slags Reparationer samt Nybygning af Skibe. Maskinværksted findes paa-Pladsen; for Op- og Udhalingen enestaaende billige Priser. Havnefogden Lysnæs modtager Ordre; alt vil blive udført godt og hurtigt.

Lysnæs Havnebestyrelse, den 4. Maj 1909.

R. Nielsen

f.m.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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.

Nordisk Skibsrederforening.

Den aarlige Generalforsamling afholdes i Stockholm Onsdag den 30. Juni førstkommande. Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hver enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clæselfort.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegant Uniformshuer.

Kjøbenhavn, d. 11. Maj 1909.

Af Beretningen fra Generalkonsulatet i St. Petersborg:

Anlæg af en russisk Frihavn i Østersøen. Samtidig med at Regeringen har besluttet at nedlægge Wladivoslock Frihavn, har den overvejet Planen om Anlæggelse af en Frihavn i Libau. Denne Havn skulde i Følge en udarbejdet Plan omfatte c. ¼ Mill. Kvadralfavne.

Planen drøftes med Begejstring af Libau-Pressen, der herved haaber paa en Losrivelse fra Bremen, Hamburg og Kjøbenhavns Indflydelse, særlig med Hensyn til Importen af Kolonialvarer. Regeringens Holdning er endnu ubekendt. Det er dog muligt, at Windau i givet Tilfælde bliver foretrukket til Anlæggelsen af en eventuel russisk-baltisk Frihavn.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

»Current price« for Kullosning i Swinemünde. Konsulatet i Stettin indberetter under 8. Februar 1909, at Landretten i Stettin og ikke Amtsretten i Swinemünde er den kompetente Dømsstol for eventuelle Processer om ovennævnte Emne, for saa vidt Sagen drejer sig om mere end 300 Mark.

For at undgaa unødige Udgifter anbefales det derfor i givet Tilfælde straks at henvende sig til Sagfører i Stettin og ikke i Swinemünde.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

International Overenskomst om Havnesignaler. En Korrespondent til »Shipp. Gaz.« meddeler, at der i England arbejdes paa at opnaa en international Overenskomst med Hensyn til Ensartethed for Signaler, som afgives ved de forskellige Havne Verden over som Varsel for Storme, Vanddybder paa Barrer og i Havneindløb, Isforhold og mange forskellige andre Forhold, der kan være af Betydning for en Skibsfører, som nærmer sig en Havn. Som Forholdene nu er, benyttes der en stor Mængde forskellige Signaler i britiske, koloniale og fremmede Havne, og der findes ingen Ensartethed i de benyttede Systemer.

En Skibsfører, som sejler i en fast Rute, kender naturligvis de Systemer, der anvendes ved de Havne, som han anløber; men Sagen stiller sig anderledes for den Skibsfører, som for første Gang anløber en fremmed Havn. Han er nødt til at stole paa de Oplysninger, han kan skaffe sig fra forskellige Kilder og »Efterretninger for Søfarende«.

Hvis det var muligt at opnaa Ensartethed i alle Havnesignaler over hele Verden, vilde Sagen være af den største Betydning; men den kræver saa stort et Forarbejde, at man ikke tør haabe at opnaa Resultater førend om to à tre Aar; især vil der kræves en uhyre Korrespondance med mange fjærne Lande. Sagen er imidlertid godt begyndt, og der er Grund til at haabe, at Fremtiden vil bringe et absolut ensartet System, som i høj Grad vil virke betryggende for Skibsførere, som skal anløbe fremmede Havne.

Gyroskopkompasset. Opfinderen af dette ny Kompas, Dr. Anschütz-Kaempfe i Kiel, foreviste forleden Dag sin Opfindelse for en stor Forsamling, fortæller »Hamb. Corr.«, og forklarede i et interessant Foredrag Kompassets Enkeltheder. Det ny Apparat, hvis væsentligste Fordel overfor det gamle Kompas bestaar i dets Uafhængighed af Jordens magnetiske Kraft, ligner i sit Ydre næsten ganske det gamle Kompas.

Det egentlige Gyroskop (Snurren) vejer omtrent 4½ Kilogram og er anbragt under Kompasrosen i For-

bindelse med denne. Drivkraften er en elektrisk Strøm. De mangfoldige Mangler ved det magnetiske Kompas og de utallige Forstyrrelser, som det er underkastet, bortfalder alle ved Gyroskopkompasset. Det ny Apparat har kun Afvigelser ved betydelige Forandringer af den geografiske Bredde. Disse Afvigelser, der imidlertid er konstante til enhver Tid, kan beregnes nøjagtig i Forvejen, og disse Beregninger medgives ethvert Kompas.

Det er besluttet at indføre Gyroskopkompasset paa alle den tyske Marines Skibe, efter at de indgaaende Forsøg, som der siden sidste Foraar er gjort med det i forskellige Krigsskibe, har godtgjort dets Paalidelighed og betydelige Fortrin overfor den magnetiske Retningsviser. Blandt andet blev det ny Retningsinstrument, der betyder et epokegørende Fremskridt for Navigeringen, prøvet i ni Maaneder om Bord i Flagskibet »Deutschland« under forskellige geografiske Bredder og under de forskellige Vejrforhold, hvorved der til Kontrolagttagelser, foruden det magnetiske Kompas, hovedsagelig blev benyttet astronomiske og terrestriske Bestemmelser. Under disse Prøver blev end ikke de ringeste Forstyrrelser bemærket, selv ikke da Apparatet blev holdt i Gang uafbrudt i en hel Maaned. Skibets Manøvrering, dets Jerndeles Magnetisme, Maskinens Gang, ja selv Affyringen af det svære Skyts m. m. viste ikke den ringeste Indflydelse paa Instrumentets Gang, idet dette nøjagtig bibeholdt Retningen Nord-Syd og ganske holdt sig fri for de Mangler, som klæber ved det hidtil benyttede Skibskompasset.

Opfinderen af Gyroskopkompasset er gaaet ud fra Principet i Léon Foucaults Gyroskop, og efter aarelange, besværlige Forsøg lykkedes det ham for et Aars Tid siden i den omdrejende Snurre i Forbindelse med elektrisk Drivkraft at finde en sikker Erstatning for Magnetaalen og at overvinde Vanskelighederne ved den mekaniske Udførelse.

Snurren, der foroven er stift forbunden med Kompasrosen, gør 21,000 Omdrejninger i Minuttet, og for at reducere dens Gnidningsmodstand til den mindst mulige, flyder den paa en Beholder, som er fyldt med Kviksølv.

Til at drive Snurren benyttes en Elektromotor, hvis Strømforsbrug kun er c. 150 Watt. I Løbet af to Timer, efter at Instrumentet er sat i Gang, indstiller det sig i den matematiske Meridian og forbliver da uforstyrret i denne. Gyroskopkompasset kommer uden Tvivl Idealet af et Kompas meget nær. Man arbejder dog fremdeles paa dets yderligere Fuldkomngørelse, navnlig til Marinebrug. I Gyroskopkompasset har man endelig ogsaa fundet et fuldt ud paalideligt Orienteringsmiddel for Undervandsbaade, for hvilke den magnetiske Retningsviser kun formaar at gøre en upaalidelig Tjeneste.

Vi har modtaget følgende:

Paa Rejsen fra St. Vincent til Rufisque fandtes paa et i Forvejen fejlfrit Kompas i Nærheden af Øen Bonavista en Deviation, stor 14° ø. paa østlige Kurser, og lige saa stor med modsat Navn paa vestlige.

I Følge Lloyd's Kalender har Havnemesteren for Cape Verde Øerne rapporteret, at Skibe, der kommer i Nærheden af denne Ø, bør udvise største Forsigtighed, da Øen indeholder store magnetiske Naturkræfter. Endvidere ligger Leton Rock i Farvandet og netop i Vandskorpen uden noget Mærke ved.

Deviationen er nu aftaget betydeligt.

O. E. Petersen,
S/S „Kronprinsesse Louise“.

En Forbindelseskanaal mellem St. Lawrencefloden og de store Søer. »Hamb. Corr.« fortæller, at Sir Robert Perks M. P., er afrejst til

Kanada for at søge Bevilling hos den kanadiske Regering paa Bygning af en Kanal fra St. Lawrencefloden til de store Søer. Man haaber at kunne paabegynde Bygningen af en saadan Kanal til næste Foraar, og at kunne fuldføre den paa c. 10 Aar. Omkostningerne derved er beregnet til £ 20,000,000.

Skibsmaskineriet og Driftsøkonomi. Vi har modtaget en lille Pjece af Ingeniør og Overlærer Jens Rude i Kristiania. Pjecen er et Særtryk af en Række Artikler, som har været oplaget i »Norges Sjøfartstidende« og kan faas for 25 Øre plus Porto ved Henvendelse til nævnte Blad (»Norges Sjøfartstidende«, Toldbodgaden 11, Kristiania). Den vil sikkert blive læst med Interesse af Maskinister, Dampskibsførere, Styrmand og Dampskibsredere, da den nemlig handler om en hel Del Ting ved Skibes Hovedmaskiner og Winchanlæg, hvorved væsentlige Besparelser formentlig kan opnaas.

Fra H. Achehoug & Co.'s Forlag i Kristiania og Kjøbenhavn, har vi modtaget »Skibes Fare og Frelse«. Raad og Forholdsregler under forskellige vanskelige Omstændigheder paa Søen, samlet af Kaptajn i den norske Marine Niels Nickelsen.

Bogen er udarbejdet ved Benyttelse af de mange Erfaringer, som er nedlagt i nordiske, engelske og tyske Haandbøger i Sømandskab og vil sikkert være en nyttig Haandbog for Skibsførere og Styrmand. Den omhandler paa en kortfattet, anskuelig og let forstaaelig Maade mange af de vanskelige Tilfælde, som kan indtræffe paa Søen og ledsager sin Beskrivelse af de forskellige Tilfælde med tydelige Illustrationer og nyttige Raad. Af Bogens Indholdsfortegnelse skal vi nævne: Læk, Havari paa Styreapparater (Nødror), Brand- og Eksplosionsfare, Fare for Kollisioner, Kollision, at ligge underdrejet, Konstruktion af Drivanker, Lægerval, Storm til Ankers, paa Grund, Stranding, Landsætning og Forlis, Bugsering i aaben Sø, Olje som Bølgedæmper, Baade, Redningsmanøvre, Redningsstationernes Anvisninger, samt forskellige Havarier paa Sejlskibes Rigning.

Den polytekniske Lærestanstalt. Under 28. April d. A. er Docent ved den polytekniske Lærestanstalt Peter Carl Hansen udnævnt til Professor i Skibsbygning ved den polytekniske Lærestanstalt fra 1. s. M. at regne.

Navigationdirektøren meddeler:

Til Styrmandseksamen i Aarets første Termin bestod i alt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling	50	(afvist 3).
Tillægsprøve i Maskinlære	(—)	.
2den Afdeling i Navigation	53	(—) .
Geografi Vejrlære	45	(—) 4).
Engelsk	33	(—) 4).
Søret og Handelsvidenskab	47	(—) 1)

Bjergeløn. Sø- og Handelsretten har tilkendt Svitzers Bjergningsentreprise 20,000 Kr. for Bjergning af Damperen »Bellor« af London, der den 23. August 1908 strandede paa Thurø Rev. (R. B.)

Stevedore-Firmaet F. Hansen & Co. i St. Petersburg meddeler os, at da Eksporten fra Narva (Hunger-

burg) tillager fra Aar til Aar, har Firmaet, efter Anmodning af mange af sine Kunder, bestemt sig til at aabne en Filial dér. Denne skal træde i Virksomhed, saa snart Skibsfarten er genaabnet.

Skibsfarten paa Nevaen. St. Petersburg, 7. Maj. (Ritz. Bur.) Skibsfarten mellem St. Petersburg og Kronsladt er atter aabnet. I Kronsladt er de første Skibe fra Udlandet indtruffen.

Skibsfarten paa Gefle. Udenrigsministeriet meddeler: I Følge Beretning fra de paagældende Konsulater ventedes Skibsfarten paa Gefle og Søderhamn aabnet henholdsvis omkring den 7. og 10. ds.

Firmaet Cadenius & Grahn, Kotka, meddeler os den 5. Maj: Efter vor Begæring ankom i Gaar en af Statens Isbrydere hertil for at bryde Isen. S/S »Balder«, som laa ved Hogland er kommet ind i Havnen i Dag med Assistance, hvorefter Navigationen kan anses for aabnet.

Kanadas Rigdom paa Kul. De forenede Staters Konsul i Fernie i Kanada henleder, i Følge »Hamb. Corr.«, Opmærksomheden paa Kanadas nordvestlige Kulgebeters Rigdom. Det Kulgebet der omfatter »Crow's Nest Pass« bliver ved Grænsen mellem Alberta og British Columbia paa det nærmeste delt i to lige store Dele.

Det kanadiske, geologiske Departement anslog Kulbeholdningen i dette Gebet til 20,000,000,000 Tønder; men nu har det vist sig, at Kullejerne er langt mere udstrakte, end man har antaget, og at Kulbeholdningen kan beregnes til 45,000,000,000 Tønder. Dette Kulgebet er det største i hele det nordvestlige Amerika. Kullene er i Almindelighed bituminøse; men i Nærheden af Banff er der dog ogsaa paavist gode Antracitkul, og Kullene fra Morrissey er halv Antracit. De bituminøse Kul giver gode Koks, der kan sammenlignes med de amerikanske.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 41/1003, afsagt den 24. Februar 1909. Maskinfabrikant M. C. Dreyer mod Det forenede Dampskibsselskab.

Citanten, Maskinfabrikant M. C. Dreyer, der i Marts 1906 havde indgaaet Kontrakt med en Købmand fra Isafjord paa Island om Levering til en Henkogningsfabrik af nogle Maskiner m. m., der efter Kontrakten skulde være afsendt herfra i Maj s. A., afsendte ikke Varerne i rette Tid. Efter at en Del af Varerne var sendt i Løbet af Sommeren, afskibede han en anden Del deraf i tre Kasser med den »Det forenede Dampskibsselskab« tilhørende Damper »Esbjerg«, der afgik herfra den 19. September 1906. Der udstedtes Ordrekonnossement paa Godset, og Citanten trak samtidig Fakturabeløbet Kr. 1,669.84 paa Modlageren ved Sigtveksel, som overgaves Landmandsbanken til Inkassation sammen med Konnossementet. Banken fik imidlertid disse Papirer saa sent, at de ikke kom med »Esbjerg« men først med en senere

afgaaende Damper, som ankom til Isafjord en halv Snes Dage senere end »Esbjerg«. Da »Esbjerg«, som er en Rutebaad, ankom til Isafjord, hvor Ladnings- og Losningsforholdene er noget primitive, og hvor Dampskibsselskabets Interesser varetoges af en derboende Købmand, der var antaget som Selskabets Ekspeditør, bragtes de tre Kasser i Land.

Da ingen af de derværende Bankfilialer var kommen i Besiddelse af det Konnossement, mod hvilket Varerne skulde udleveres, og da Modtageren tilmed ikke bestemte vidste, at Citanten havde gjort Konnossementets Udlevering afhængig af Betalingen, hentedes han Kasserne hjem eller fik dem udleveret af Speditøren — der er nogen Usikkerhed med Hensyn til, hvorledes dette er gaaet til — og opdagede nu, at der endnu manglede en Remskive, som var indbefattet i Kontrakten, som han ansaa for uundværlig, og som Citanten i et Brev af 9. Juni havde lovet at sende med første Damper.

Køberen tilskrev under 6. Oktober Citanten, at Remskiven manglede, og tilføjede, at hans Upaalidelighed og Forsinkelsen af Maskiner og Maskindele, der efter Kontrakten skulde være afgaaet fra Kjøbenhavn den 29. Maj, havde voldt ham stort Bryderi og Tab. Han havde i Sommerens Løb gjort store Indkøb af Faar, men havde paa Grund af Forsinkelsen været standset i sin Virksomhed. Han vilde, hvis Sagen afgjordes i Mindelighed, lade sig nøje med en Erstatning af 1,000 Kr., men haabede, at Remskiven afsendtes straks.

Da Konnossementet kom til Island tilligemed Sigtvekslen, vilde Køberen ikke indfri denne sidste. Citanten henvendte sig til Det forenede Dampskibsselskab og forlangte Fakturabeløbet betalt af dette. Selskabet gjorde Speditøren ansvarlig, denne paastod, at Køberen egenmægtigt havde taget Varerne hjem, og der foranstaltedes en kriminel Undersøgelse mod Sidstnævnte, der sættes under Tillale for Overtrædelse af Straffelovens § 250 men frifandtes ved Isafjord Købstads Ekstrarets Dom af 16. Juni 1908.

Under 1. April 1908 havde Citanten imidlertid udtaget Stævning til nærværende Ret mod Det forenede Dampskibsselskab, hvem Citanten paastod dømt paa Grund af Godsets Aflevering uden Konnossement til at betale Fakturabeløbet Kr. 1,669.84 med Renter og Omkostninger.

Det indstævnte Selskab har paastaaet sig frifundet med Tillæg af Sagens Omkostninger. Selskabet har blandt mange andre Frifindelsesgrunde anført, dels at der, selv om Værernes Modtager har maattet frifindes for den kriminelle Tiltale, dog paa den anden Side ikke er ført Bevis for, at Ekspeditøren virkelig har udleveret Godset, dels at Modtageren paa Grund af den skele Forsinkelse maa være berettiget til en langt større Erstatning.

Endelig har Selskabet hævdet, at Citantens Krav, hvis han har haft noget saadant, maa være forældet efter Sølovens § 283.

I denne sidste Betragtning findes der at maatte gives de Indstævnte Medhold, og Retten finder derfor ingen Anledning til at komme ind paa den øvrige Procedure. Selv om der maatte gaas ud fra, at Ekspeditøren har udleveret Godset, kunde der dog ikke være Tale om et større Ansvar, end om Skipperen selv havde udleveret det, idet Ekspeditøren maatte betragtes som handlende paa Skipperens Vegne. At der ikke kan anlægges Sag mod Rederen udover et Aar efter Skipperens Udlevering af Godset, maa efter Sølovens § 283 anses for givet.

Herefter vil de Indstævnte være at frifinde med Tillæg af Sagens Omkostninger. Kr. 150.00.

Lastemærket.

Gennem Sekretæren for »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe«, har vi fra tre Skibsførere modtaget følgende:

Hvis Lastelinie-loven i sin endelige Form bliver lig den midlertidige, saaledes at alle danske Skibe, der maa-ler over 20 Tons, skal forsynes med Lastemærke, uden at det samme bliver Tilfældet med de Landes Skibe, vi skal konkurrere med, da vil det blive til ubodelig Skade for de mindre danske Skibe. Særlig for de nyere Smaaskibe, som kan sejle uden eller med kun ganske lidt Ballast, vil det blive ødelæggende — selv om det kun er nogle faa Tommer mere Frihord, de skal have. Disse er jo nemlig bygget saaledes, at de bliver ved at falde udelter, hvilket bevirker, at Bærekraften bliver meget større paa de sidste end paa de første Tommer, naar Fartøjet tager Last ind. — Der skal ikke ret meget forøget Frihord til, for at saadanne Fartøjer laster 10 pCt. mindre end de svenske og tyske Skibe, som de skal konkurrere med, for ikke at tale om Hollænderne, der under de nuværende Forhold er vore værste Konkurrenter. Som et Moment skal ogsaa fremhæves, at f. Eks. ved Kornladninger vil Lasterummet maaske ikke blive fuldt, naar Skibet kun lastes ned til Lastemærket. Ladningen skal da staves af saa godt, det er muligt, men det kan godt være, at Fartøjet er mere sødygtigt, naar Lasterummet er helt fuldt, saa at Lasten umuligt kan forskyde sig.

Naar det er af Hensyn til Englands Lovgivning, at danske Skibe skal forsynes med Lastemærke, da skulde man synes, at det vilde være tilstrækkeligt at anbringe det paa de Fartøjer, som kommer til England: men af danske Skibe mellem 20 og 80 Tons, kommer ikke over 3 pCt. derover.

Skal imidlertid danske Skibe mellem 20 og 80 Tons, der kun sejler indenrigs eller paa Sverig, Norge og Tyskland, have Lastemærke, da lad endelig ikke dette træde i Kraft, for de nævnte tre Lande ogsaa faar Lastelinie for deres Smaafartøjer, ellers bliver det helt umuligt at konkurrere med dem.

p. I. Karlshamn, d. 2. Maj 1909.

Joh. Albertsen. L. C. Jensen. I. P. Nielsen.
»Caroline«. »Fremad«. »Skibladner«.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende yderst mat, og der hersker følelig Mangel paa disponible Laster, saa at der kun sluttes ganske enkelte Fragter til lave Rater. Forholdene fra de forskellige Lande er uden Forandring fra sidste Uges Beretning dog med Undtagelse af Bottenhavet, der kom frem med enkelte Laster pr. f. o. w., der straks optoges til lave Fragter. Nogle Noteringer kommer ogsaa frem, men de eksisterer i Virkeligheden kun paa Papiret.

Returfragterne Vest fra er ligeledes uforandret, idet der kun sluttes meget enkelte Fragter, som tør betegnes som lønnende.

I den forløbne Uge er bl. a. sluttet:

100 Sldr. D/B Boards Nykøping/Landerneau 42 Frcs.. 100 Sldr. Stav Gl. Karleby/Fowey 32/6, 130 Sldr. D/B Sundsvall/Perth 26/, 230 Tons Oljekager Riga/Østengland 8/, Kanalen 9/, 320 Tons Clay Fowey/Kristianiafjord 7/6, 320 Tons Kul Dysart/Samsø £ 6.

For de mindre Skibe er Fragtmarkedet væsentlig uforandret, i hvert Fald slet ikke bedre; der sluttedes i sidste Uge fra Danzig Rug 5 M. og fra Greifswald for Havre $5\frac{1}{2}$ M. Stolpinünde noterer 4 à $4\frac{1}{2}$ M. for Rug og Rostock og Wismar samme Rater som nævnt i forrige Beretning. Lübeck er derimod for Tiden meget floy, og der ligger ikke saa faa Skibe; ogsaa de østlesvigske Havne er ret matte. Sverig er ligeledes uden Forandringer i alle Retninger; Sundhavnene noterer enkelte Ladninger Lervarer til Rostock, Kiel, Flensborg 3. M. Danzig, Königsberg $3\frac{1}{4}$ M.

Kjøbenhavn er i Øjeblikket meget floy og sluttede for Oljekager til Svaneke 15 Øre og for Majs til Rønne kun 10 Øre.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet H. Kirschner

har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Veksellerer L a m m.

Bestyrelsens Formand, Overretssagfører O r t m a n n, aflagde Beretning og Regnskab.

Selv om det var Selskabets andet Driftsaar, var det dog det første Aar, alle fem Baade havde været i Fart, idet Dampskibet »Washington«, som skulde have været afleveret fra Værftet i 1907, først blev færdig henimod Slutningen af Januar 1908. De lave Fragter i 1908, i Forbindelse med betydelige Forsinkelser paa Grund af Havarier havde bevirket, at Aaret blev mindre tilfredsstillende.

Regnskabet udviste et Driftsoverskud af 216,787 Kr., som efter Fradrag af Renter og Omkostninger osv. gav et Netto Overskud paa 72,391 Kr., af hvilket Beløb Bestyrelsen foreslog at anvende 50,000 Kr. til Afskrivning paa Selskabets ældste Baad, »Edison«, og overføre Resten i ny Regning. Selskabet mistede i Begyndelsen af Januar Dampskibet »Stanton« og havde for Assurancesummen anskaffet sig en nyere og bedre Baad.

Med Hensyn til det kommende Aar fulde man sig mere sikker, selv med daarlige Konjunkturer, da man havde sluttet tre af de fem Skibe til gode Aarskontrakter.

For Regnskabet, der var revideret af Revisionsbanken, gaves Decharge, og til Bestyrelsen genvalgtes Veksellerer L a m m.

Dampskibsselskabet »Urania«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Ludvig Arntzen.

Forretningsføreren, Grosserer Alfred Christensen, aflagde Beretning, hvoraf vi anfører følgende:

Det forløbne Aar har vistnok været et af de dårligste for Skibsfarten, der har eksisteret.

Ogsaa vi har selvfølgelig lidt under den overordentlige Depression, og i endnu højere Grad end enkelte af de andre Selskaber, der havde sluttet Fragter forud i 1907, da Fragterne endnu var noget højere.

Driftsoverskudet beløber sig til Kr. 18,058.47, men da vi har haft Rentetab eller Renter at tilsvare til et Beløb af Kr. 76,948.31, bliver der et effektivt Tab af Kr. 58,889.84.

Den overordentlig høje Rente, navnlig for vort Selskab med den store Gæld, har naturligvis bidraget til at gøre Resultatet endnu slettere.

Der har i et herværende Blad været fremført en Del Artikler angaaende Dampskibsfarten og derunder Forretningsførernes eller de Kommitteredes Stilling og Fortjeneste i de forskellige Selskaber.

Jeg erklærer mig villig til, hvis Generalforsamlingen er stemt herfor, fra 1ste April d. A. at virke for en fast Gage af 1,000 Kr. pr. Skib, hvilket efter mine egne Erfaringer og efter indhentede Oplysninger fra anden sagkyndig Side, maa siges at være en meget beskedene Gage.

Direktor Hein anbefalede at gaa ind paa Forslaget om fast Gage, hvilket efter nogen Diskussion vedtoges.

Til Kommitterede genvalgtes Direktor Hein og Kommandør Richelieu.

For Regnskabet gaves Decharge.

Dampskibsselskabet »Nordsean«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Ludvig Arntzen.

Forretningsføreren, Grosserer Alfred Christensen, aflagde Beretning og Regnskab, hvoraf fremgik, at Driftsoverskudet var Kr.

10,396. Da Rentekontoen udviste Kr. 69,480, blev der et Underskud paa Kr. 59,083. Det daarlige Aar for Skibsfarten i Forbindelse med høj Diskonto havde naturligvis ogsaa snt sine Spor for dette Selskab.

Ogsaa for delte Selskabs Vedkommende tilbød Forretningsføreren at lede Forretningen mod en fast Gage.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter de afgnænde Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. Til den nu afsluttede 1ste Eksamenstermin 1909 bestod til Styrmandsekskens 2den Afdeling: 7 Elever i Navigation, 3 i Geografi og Vejrlære, 4 i Engelsk og 5 i Soret og Handelsvidenskab. Desuden tog 3 Elever Sætteskipperproven.

Styrmandseksamen. I Døgene fra den 4. til 8. Maj afholdtes offentlig Eksamen ved Rønne Navigationsskole.

Til den almindelige Styrmandseksamen indstilledes 5 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen i Navigation 5 Elever, i Geografi og Vejrlære 5 og i Engelsk 2 Elever, til Fiskeskipperproven 4 og til Sætteskipperproven 1. En Eksaminand ved den aln. Styrmandseksamen afvistes, alle de øvrige bestod.

Havarier og Forlis.

Skinfaxe, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 6. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til West Hartlepool i Ballast været i Kollision i West Hartlepool mod Damperen »Georgia« af Helsingborg. »Skinfaxe« fik en Del Skrogskade, som maa repareres, forinden Skibet indtager Ladning. »Georgia« fik ingen Skade og fortsatte sin Rejse til Malmø.

Nordstjernen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 4. ds. paa Rejsen fra Port Hastings til Quebec været paa Grund ved Port Hastings; kom flod ved Assistance og fortsatte til Quebec. Skibet har faaet betydelig Skade ved Grundstødningen; to Tanke er løk.

Excellence Pleske, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 7. ds. indkommet til Gibraltar med Ild om Bord. Ilden blev dog snart slukket med Assistance af det stedlige Brandvæsen.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsfører fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianderingsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Pocidon«.

Løvstræde 9.

Telefon 6026.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Dryskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltræsser, Koøjer, Styreapparater og Skibstelegrater.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Riga 8./5. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Reval 9./5. herfra. — Algarve, Borries, ank. hertil 6./5. fra Lisabon. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 9./5. til Arendal. — A. N. Hansen, Pauske, ank. hertil 9./5. fra Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Havre 5./5. til Tunis. — Arkansas, Petersen, laster her. — Arno, Strubberg, ank. hertil 10./5. fra Riga. — Aurora, Fischer, ank. St. Petersburg 8./5. fra Reval. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 6./5. fra Riga. — Beira, Lunge, ank. Barcelona 8./5. fra Stettin. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 6./5. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Malaga 5./5. fra Norrkøping. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 7./5. til London. — Dagmar, Bøgvad, afg. Palermo 8./5. hertil. — Douro, Søberg, ank. Funchal 5./5. fra Cardiff. — Florida, Andersen, pass. Dartmouth 15./4. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 10./5. herfra. — Garonne, afg. Reval 6./5. til St. Petersburg. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 7./5. fra Hull. — Hellig Olay, Holst, auk. New York 4./5. herfra. — Hengest, Muuck, afg. Antwerpen 9./5. til Rottordam. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Riga 8./5. hertil. — Jolantha, Simonsen, auk. Havre 5./5. fra London. — Kusan,

Hansen, pass. Holtenua 10./5. til Liban. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 8./5. til Riga. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 23./4. til Boston. — Kursk, Gommessen, ank. Dunkerque 7./5. fra Riga. — Leopold 11, Rasmussen, afg. Libau 8./5. til Hull. — Loire, ank. Bordeaux 6./5. fra Dunkerque. — Louise, Kruse, ank. hertil 9./5. fra Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 6./5. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Rodosto 8./5. til Palermo. — Moskø, Jønsen, ank. Reval 10./5. — Nicolai 11, Clauson-Kaas, afg. Boston 1./5. til Aalborg. — Nordjylland, Kragh, afg. Pillau 9./5. hertil. — O. B. Sahr, Frisette, pass. Holtenua 9./5. hertil. — Omsk, Harder, ank. Hull 6./5. fra Libau. — Oscar 11, Hempel, afg. Kristiansund 8./5. til New York. — Pennsylvania, Gotse, afg. herfra 26./4. til Baltimore. — Pern, Christensen, ank. Libau 5./5. fra London. — Pregel, ank. hertil 7./5. fra Havre. — Saga, Wiberg, ank. Riga 8./5. herfra. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 8./5. til Baltimore. — Tyr, Thanning, dokker her. United States, Wulff, afg. Kristiansund 10./5. til Kristiania. — Vendsyssel, Jacobus, ank. hertil 10./5. fra Riga.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. San Pedro 4./5. til Danmark. — Michael Outehoukoff, Harboe, ank. Halifax 2./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Tynen 30./4. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rotterdam 1./5. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. St. John 30./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Algeiras 8./5. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Licata 29./4. — Wladimir Sawin Carstensen, ank. Iugrampot 27./4. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Riga 26./4. — Johan Siem, Nielsen, er ank. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Burntisland 25./4. — Nøwa, Dahl, ank. Nicolajeff 6./5.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Wick 7./5. — Nautik, N. Th. Nielsen, afg. Esbjerg 8./5. til South Shields. — Nordsoen, Gram, afg. Esbjerg 8./5. til South Shields. — Nexos, Basse, ank. Porto Vecchio 5./5. — Ellen, Hansen, passeret Gibraltar 4./5. til Hamburg. — Fylla, Christensen, ank. Methil 8./5. — Cito, Jensen, afg. Liverpool 4./5. til Odense. — Napoli, Brinch, ank. Reykjavik 8./5. — Bodil, Uldall, ank. Zwijudrecht 6./5. — Dagmar, Mathiasen, afg. Swansea 6./5. til Gefle. — Nerma, Schiff, ank. Methil 8./5. — Alfa, Sørensen, ank. Königsberg 6./5. — Inger, Larsen, ank. Kjøbenhavn 7./5. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Hamburg 4./5. til Liverpool. — Lanna, Petersen, ank. Danzig 6./5. — Johanne, Mikkelsen, ank. Swansea 7./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Helsingør 2./4. — London, Bom, afg. Methil 6./5. til Kronstadt. — Paris, Tholander, ank. Windau 4./5. — Bryssel, Kaas, ank. Cadiff 6./5.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sierre Leone 5./5. til Bathurst. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Bathurst 24./4. til Dunkerque. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 6./5. til Bremen.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Emden 7./5. — Alexy, Lorenzen, ank. Bordeaux 25./4. — Dagny, Sørensen, ank. Warberg 5./5. — Mary, Clausen, afg. Garston 1./5. til Gibraltar.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Rotterdam 3./5. — Flynderborg, Sørensen, ank. Kronstadt 9./5. — Fredensborg, Fischer, ank. Hull 5./5. — Rosenborg, Suenon, afg. Hull 4./5. til Riga. — Stjerneborg, Lund, ank. Grangemouth 4./5. — Uranienborg, Schmidt, ank. Sunderland 8./5.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Winther, ank. Dunkerque 7./5. — Silkeborg, Pedersen, ank. Windau 8./5. — Tuborg, Schmidt, ank. Hull 1./5. — Ulfborg, Møllerup, ank. Kjøbenhavn 28./4. — Vordingborg, Palsbo, ank. Königsberg 2./5.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Riga 27./4. — Taarnborg, Matzen, ank. Pillau 9./5.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Newcastle 5./5.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Riga 6./5. til Rochefort.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Seaham Harbour 6./5. til Kronstadt.

Svandborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Seabam 6./5. til Kronstadt. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Windau 8./5.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 30./4.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. West Hartlepool 7./5.

Det estasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Antwerpen 25./4. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Penang 4./5. til Cochin. — Cathay, Kruse, afg. Port Said 8./5. til Marseille. — Bintang, Gabe, afg. Suez 7./5. til Colombo. — Samui, Licht, ank. Bangkok 6./5. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Sabang 24./4. til Port Said. — Bandon, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 7./5. — Indien, oplagt i Kjøbenhavn. — Sibirien, Raubusch, ank. Delagoa Bay 3./5. — Cam bodia, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. Portland 7./5. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. Demerara 1./5. — St. Thomas, Hansen, ank. London 6./5.

Æro. Emanuel, Hansen, ank. Bandholm 6./5.

Term. Sara, Jensen, ank. Liban 3./5. — Helene, Sørensen, ank. Helsingør 17./4. — Sjølland, Sonnichen, ank. Helsingør 27./4. — Agnete, Petersen, afg. Riga 6./5. — Hermia, Hansen, ank. Libau 5./5. — Alice, Schultz, ank. Libau 7./5.

Alfred Christensen. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Rotterdam 4./5. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 22./4. — Svend, Schmidt, afg. Drammen 5./5. — Nordland, Møller, afg. Methil 5./5. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Burntisland 6./5. — England, Andersen, afg. Goole 6./5. — Holland, Poulsen, ank. Windau 8./5. — Rusland, Madsen, afg. Helsingør 8./5. — Lady Furnoss, Clausen, ank. Hebburn of Tyne 5./5. — Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 29./3. — Tyskland, Danstrup, afg. Grangemouth 4./5. — Belgien, Nielsen, passeret Kjøbenhavn 7./5. for Stettin.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Methil 5./5. — Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 3./5. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 3./5. — Washington, Nielsen, afg. Newcastle 4./5. — Nivingstone, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 8./5.

Frem. Austa, Bagger, afg. Cardiff 6./5. til Antwerpen. — Freja, Nielsen, ank. West Hartlepool 8./5. — Vera, Thing, afg. Grimsby 4./5. til Meusel.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, pass. Skagen 8./5. for Swinemünde. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Boness 7./5. til Svendborg. — Ove Gjedde, Jans, ank. Hamburg 5./5.

Ocean. Normann, Rosbak, ank. Aalborg 2./5. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 7./5.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Tynen 8./5. — Helga, Vauben-Hansen, afg. Rouen 6./5. — Martha, Christensen, ank. Oaxen 27./4. — Elna, Ratje, ank. Cannes 5./5. — Therese, Pedersen, ank. Antwerpen 9./5. — Simone, Møller, afg. San Juan 4./5. — Jeanne, Løfler, afg. Philippeville 6./5. — Vera, Riso, afg. Bona 4./5. — Daisy, Lagesen, afg. Königsberg 9./5.

Svendsen & Christensen. N. G. Petersen, Bloch, ank. Methil 10./5. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Cardiff 8./5. — E. M. Dalgus, Møller, ank. Pillau 10./5. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Sunderland 7./5. — Hans Tavsen, Kjaalborg, afg. Helsingør 6./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 8./5.

Sejlskibe.

Fane. Nordby, Prins Valdemar, Hansen, ank. Lorenzo Marques 2./5. — Sorine, Andersen, ank. Hamburg 24./4. — Prinsesse Marie, Pedersen, pass. Deal 5./5. for Sidney.

Æro. Danmark, Bager, ank. Königsberg 5./5. — Phoenix, Rasmussen, ank. West Bay 5./5. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. Dungeness 29./4. for Archangel. — Anne, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 4./5. — Harris, Thorsteinson, ank. Kjøbenhavns Red 4./5. for Stockholm. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Karlskrona 6./5. — Veritas, Staugaard, ank. Tynen 5./5. — Ophelia, Clausen, ank. Kristiansund 5./5. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Barhöft 6./5. — Amalia, Andersen, ank. Flekkefjord 6./5. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 6./5. — Mette, Andersen, ank. Kluksvik 5./5. — Mary, Andersen, ank. Wismar 6./5. — Solon, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 5./5. — Kronen, Hermansen, ank. Horsens 6./5. — Venus, Jønsen, ank. Stege 6./5. — Albertina, Kromann, ank. Boness 5./5. — Ellen, Lauritzen, ank. Weynys 6./5. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Bandholm 6./5. — Fugleu, Christensen, ank. Boulogne 8./5. — Kirstine, Christensen, ank. Newcastle 7./5. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Cadiz 6./5. — Spurve, Petersen, ank. Flensborg 6./5. — S. L. Weber, Hansen, ank. Laurvik 7./8. — Nauta, Stærke, ank. Cadiz 7./5. — Marie, Østermann, ank. Korshavn 8./5. — Emilie, Friis, ank. Kjøbenhavn 8./5. — Ariel, Christensen, ank. Ipswich 7./5. — Hermod, Dreimann, ank. Liverpool 7./5. — Alf, Rasmussen, ank. Southampton 7./5. — Familiens Haab, Petersen, ank. Kjøbenhavn 6./5. — Yrsa, Albertsen, ank. Cadix 7./5. — Peter, Ohlsen, ank. Flensborg 7./5. — Johanne, Stegmann, ank. Randers 7./5. — Theodor, Andersen, ank. Barhöft 8./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 11. Maj 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Lustmærket. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Helge Stabell,

Skibsingeniør.

Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Galease til Salg.

Skibet maaler 16⁰⁰/₁₀₀ Brutto-Tons, læster c. 650 Centner, er godt udhalet i alle Maader, billig til Salg ved Henvendelse til

Otto Kraghs Eftfg.,

Nakskov.

**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.

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, thv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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



fås hos de fleste af Landets
**Skibs- og
Provianteringshandlere**

Frederik Hansen
Skive.
Skibsproviantering.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tlfgr.: „Hansenco“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Tlfgr.: „Hansen“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markkristensen.

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.: „Vollholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

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

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

AXEL LUND A/S

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.



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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

(forhen Martin Nilsson)

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvørk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

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

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.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

„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.

Første Side pr. Petitolinie 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Fredag den 14. Maj 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slangar af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wireroppe
Redningskrandse og Redningsbælter.



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

Forlang min illustrerede Prislste.

Køb Deres Forbrug af
Børstenbinder - Arbejde



direkte paa Fabrikationsstedet, der købes billigt og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
Løvanger — 7.00
Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet til rimelige Præiser.

HANS PREHN
Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.
Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**
Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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
-------------------------------	--	--	--

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

Credit mod 1ste Prioritets Sikkerhed i Skibe.
Société Belge de Credit Maritime.
Repræsenteret ved:
Havnegade 27. **M. L. FRIMODT** Havnegade 27.

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

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“ St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trædes 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, 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. Kød-konserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsprovianterere i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.

Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

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

Lager af Bunkerkul.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANITA

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 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 Øksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdforsikringer, til billige taete
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens-Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Helge Stabell,
Skibssingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Galease til Salg.

Skibet maaler 16¹⁰/₁₀₀ Brutto-
Tons, laster c. 650 Centner, er
godt udhalet i alle Maader,
billig til Salg ved Henvendelse
til **Otto Kraghs Eftfg.,**
Nakskov.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirket af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasse Kød anvendes

Forlang Prisliste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 455 & 500.

Officielle Bekendtgørelser.

Auktion over Staalskonnert.

Den et Partrederi tilhørende 3 m. Skonnert „Kirstine
Jensen“, hjemmehørende i Svendborg og f. T. henliggende i
Svendborg Havn, Reg.-Bogstaver N. K. J. V., drægtig 168,82
Reg.-Tons Brutto 143,29 Reg.-Tons Netto, bygget i Rønne
1898-99 af Staal, sælges efter Rederiets Begæring ved offentlig
Auktion, der afholdes her paa Kontoret paa Svendborg Raad-
hus Tirsdagen den 18. Maj Formiddag Kl. 11.

Konditioner m. m. ligger til Eitersyn hos Sagfører R.
Poulsen i Svendborg.

Byfogedkontoret i Svendborg, den 5. Maj 1909.

O. F. Smith.

Motoren „Gideon“

er bevist den bedste. Forlang Prospect og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Fællesrepræsentationens Aarsberetning for 1908, der nu foreligger, udviser, at der i det forløbne Aar har været indmeldt de samme ni Foreninger som i det foregaaende Aar, nemlig:

Dansk Dampskibsrederi-Forening, Dansk Navigator-Forening, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, De fire københavnske Søforsikrings-Selskaber, Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874, Foreningen til Søfartens Fremme, Maskinmestrenes Forening, Skipper-Foreningen i København og Sømands-Foreningen.

Forretningsudvalget bestod af: Skibsreder Ad. Carl, Formand (indtil 31. Januar), Direktør Carl Will, Næstformand (indtil 26. Februar) og Formand (fra 26. Februar), Direktør Chr. Kronman, Næstformand (fra 25. April), Professor, Dr. jur. V. Bentzon, Maskininspektør A. J. Berg (indtil 4. Juni), Skibsreder, Konsul P. Fisker (fra 25. April), Kaptajn A. V. Knudsen, Konsul C. P. Lund, Maskinmester Oscar Mortensen (fra 27. Juni).

Kaptajn I. P. Larsen, der var Delegeret i Repræsentationen for Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, er afgaaet ved Døden den 2. November 1908. Kaptajn Larsen havde kun i ganske kort Tid (fra den 21. Februar til sin Død) haft Sæde i Repræsentationen.

Blandt de Sager, der i Aarets Løb har været behandlet skal her anføres følgende:

Tilsynet med Damp- og Motorfartøjer. I Bekendtgørelse af 5. Oktober 1903 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer er i Aarens Løb foretaget adskillige Ændringer og Tilføjelser, og da denne Bekendtgørelse danner det egentlige Grundlag for Tilsynets Udøvelse, medfører det adskillige Ulemper, at Reglerne for dette ikke længere findes samlet her, men spredt i de forskellige Bekendtgørelser, der efterhaanden er udkommet. Repræsentationen har derfor med Tilfredsstillelse set, at der fra Indenrigsministeriets Side er gjort Skridt til at samle alle de herhen hørende Bestemmelser i to ny Bekendtgørelser, nemlig en for Tilsynet med Dampfartøjer m. m. og en for Tilsynet med Motorfartøjer. Ministeriet har tilstillet Repræsentationen Udkast til saadanne Bekendtgørelser samt til en ny Vejledning for Synsmændene, og Repræsentationen har i Hovedtrækkene kunnet tillæde disse Udkast.

Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer. Ved Lov om Toldafgifterne af 5. Maj 1908 er Tolden paa Skibe, Baade og Fartøjer ophævet. Fremdeles bemyndiger Loven Toldbestyrelsen til at indrømme Tilbagebetaling, ogsaa under Hensyntagen til det skete Svind, af erlagt Told eller Afskrivning i Transitoplæg af Materialer og Genstande, der anvendes til Reparation eller Ombygning af Skibe, Baade og Fartøjer med tilhørende Inventar og Maskiner, enten disse er fremmede eller indenlandske. Ved Nybygning af Skibe, Baade og Fartøjer tiltaas en Godtgørelse for anvendte toldpligtige Materialer af indtil 2 pCt. af Skibets Salgssum efter Toldbestyrelsens nærmere Bestemmelse.

Lodslovgivningen og Lodstaksterne. Repræsentationen har i de forløbne Aar fundet Anledning til flere Gange at beklage sig over, at der ikke er blevet givet den Lejlighed til at faa Indflydelse paa den Lovgivning og de administrative Bestemmelser, der vedrører Lods væsnet. Der er derved unddraget Skibsfarten den Indflydelse i disse Sager, som den udøver i et stort Antal andre Sager, om hvilke Administrationen i Kraft af en nu mangleaarig Praksis raadfører sig med Repræsentationen, forinden de Forholdsregler, der paalægges iværksæt, træder ud i Livet. Følgen heraf har været, at mange af de trufne Foranstaltninger paa Lods væsnets Omraade har fremkaldt Utilfredshed indenfor Skibsfarten,

fordi de enten har været uhensigtsmæssige eller har bebyrdet Skibsfarten eller Dele af den uretfærdigt.

Lodsvæsnet sorterer under Marineministeriet, og den Centralisering af Søfartens Sager, der har fundet Sted i det forløbne Aar ved Oprettelsen af Ministeriet for Handel og Søfart, har, hvad man fra Skibsfartens Side meget maa beklage, ikke forandret dette Forhold. Imidlertid er der givet Ministeriet for Handel og Søfart en raadgivende Stilling overfor de øvrige Ministerier i saadanne Sager, der uden at være henlagt under dette Ministerium dog berører Handels og Søfartens Interesser. Repræsentationen har da ment at kunne gaa ud fra, at det nyoprettede Ministerium vil blive raadspurgt med Hensyn til alle vigtigere Foranstaltninger paa Lodsvæsnets Omraade, og den har derfor, foruden til Marineministeriet, rettet en Henvendelse til Ministeriet for Handel og Søfart, i hvilken den har fremstillet sin Opfattelse med Hensyn til de Ændringer i Lodslovgivningen, der maa anses for mest paa krævet. Anledningen til dette Skridt fra Repræsentationens Side var dels den Omstændighed, at der formentlig for Tiden i Marineministeriet forberedes et Lovforslag om Ændringer i den bestaaende Lodslovgivning, dels Henvendelser vedrørende enkelte Punkter i denne, der er rettet til Repræsentationen fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening og fra Det forenede Dampskibsselskab.

I denne Henvendelse til de to Ministerier forbeholdt Repræsentationen sig sin Stilling til de Forslag om en almindelig Revision af Lodsloven, der maatte fremkomme, uden at Repræsentationen forinden havde haft Lejlighed til at udtale sig om dem, og fremsatte dernæst sine Anskuelser om enkelte Punkter, som man fra Skibsfartens Side særlig ønsker ændret. Til disse hører i første Række Spørgsmaalet om Bugsering i Lodsfarvand, der i det forløbne Aar har givet Anledning til saa mange Vanskeligheder, og af hvilket det, trods gentagne Forsøg, ikke er lykkedes at tilvejebringe en tilfredsstillende Ordning. Repræsentationen gav i sin Henvendelse en udførlig Fremstilling af denne Sags Historie, der saa tydeligt viser de Misgreb, der fra Administrationens Side er foretaget.

Aarsberetningen gengiver derefter i Hovedtrækkene hele den heromhandlede Fremstilling. Da imidlertid hele denne Sag vil være vel kendt for dette Blads Læsere, skal her kun mindes om enkelte Hovedpunkter.

Beretningen omtaler saaledes det af Marineministeriet nedsatte Udvalg af 20. November 1903, bestaaende af tre Repræsentanter for henholdsvis Lodsvæsnet, Bugseringsselskaberne og Sejlskibsarten, samt Udvalgsbetænkningen af 5. Februar 1904, af hvilken det fremgaar, at de interesserede Parter var enedes om at lægge Skibsførernes virkelige Farvandskendskab til Grund for Vurderingen af Lodsernes Krav eller, som Beretningen formulerer det paa gældende Princip: at Lodspenge ikke maa afkræves en Skibsfører, der er i Stand til selv at navigere sit Skib gennem et Farvand, fordi han i dette benytter Bugserhjælp, og at han anses for tilstrækkelig farvandskendt hertil, naar han tidligere selvstændig har navigeret Skib gennem saadant Farvande. Videre omtaler Beretningen, hvorledes dette Princip om det virkelige Farvandskendskab fik et mindre og mindre tydeligt Præg paa Betænkningens Vej gennem Marineministeriet og Rigsdagen, uden at det dog kunde anses som udslettet ved den endelige Lov af 30. Marts 1906, hvilket tydeligt fremgaar af den bekendte Sø- og Handelsretsdøm af 11. September 1907, i Sagen mellem Marineministeriet paa Grønsund Lodseris Vegne og Det forenede Dampskibsselskab, som klart og bestemt lægger Hovedvægten paa Skibsførers virkelige Kendskab til Farvandet.

Marineministeriet appellerede imidlertid Sagen, men indankede den ikke for Højesteret, hvor dog en Række

analoge Lodsspørgsmaal tidligere har fundet deres Afgørelse (saaledes H. R. D. af 29. Novbr. 1897, H. R. D. af 13. Januar 1899, H. R. D. af 5. Oktober 1903 og H. R. D. af 11. Oktober 1904), men for Overadmiralitsretten under Henvisning til Lov om Sø- og Handelsretten af 19. Februar 1861 § 51. Overadmiralitsretten kom i denne Sag til at bestaa af: Justitiarius i den kgl. Landsover- samt Hof- og Stadsret Ipsen, Departementsdirektør i Marineministeriet Olsen, fung. Departementsdirektør i samme Ministerium, Kommandør Hedemann samt Højesteretsassessorerne Johannsen og Faurholt.

For Overadmiralitsretten paastod Det forenede Dampskibsselskabs Sagfører principielt Sagen afvist, fordi Retten formentlig maatte betragtes som faktisk afskaffet, i hvert Fald i Lodssager. Rettens sidst forudgaaende Dom er dateret d. 14. Oktober 1864 som Afslutning paa Rettens Virksomhed i dette Aar som Overdomstol i Prisesager. Siden da har Retten saaledes ikke fungeret, medens Højesteret, som nys bemærket, i de senere Aar som øverste Domstol har paadømt en Række Lodssager. Hertil kommer, at Marineministeriet i denne Sag formentlig havde gjort sig til Part i Sagen ved at rejse denne i sit Navn i Stedet for at lade det paagældende Lodseri selv anlægge den. — Subsidiært paastod Selskabet Sø- og Handelsretsdommen stadfæstet.

Overadmiralitsretten forkastede Selskabets Afvisningspaastand og gav, med Hensyn til Realiteten og uden at komme nærmere ind paa Argumentationen i Sø- og Handelsrettens Dom, Marineministeriet Ret i den af det nedlagte Paastand.

Repræsentationen har herefter saavel fra Det forenede Dampskibsselskab som fra Dansk Sejlskibsrederiforening modtaget Anmodning om at søge den nu fastslaaede Ordning forandret ved Ændring af Lov af 30. Marts 1906. Repræsentationen udtalte i denne Anledning, at det efter Overadmiralitsrettens Afgørelse maa anses for givet, at der ved denne Lov er, uden at Lovgivningsmagten har været klar herover, udført Lodstvang, idet der skal betales for Lods ogsaa i Tilfælde, hvor Lodsassistance hverken kræves eller behøves. For at slippe for Afgiften skal selv en nok saa farvandskendt Skibsfører i et kortere Tidsrum gaa igennem Farvandet et Antal Gange under Ledsgelse af Lods, og for at vedligeholde sin Kvalitet skal han stadig med korte Mellemløb besejle Farvandet. Ved denne Ordning brydes der — hvad ogsaa med megen Tydelighed fremgaar af Omstændighederne i den ovenfor omtalte Retssag — med den Grundsatning, der anerkendtes af den tidligere Lovgivning, af alle Parterne i det af Marineministeriet nedsatte Udvalg samt af alle Lovgivningsmagtens Faktorer under Forhandlingerne, der førte til Loven af 30. Marts 1906: nemlig at en Skibsfører, der er farvandskendt og kan godtgøre, at han er det, skal ikke betale Lodspenge, fordi han benytter Bugserhjælp. Repræsentationen har med nogen Overraskelse set, at Marineministeriet i den omhandlede Retssag har hævdet et Standpunkt, der saaledes er i Strid med den af Ministeriet i sin Tid akcepterede Udvalgsbetænkning, ved hvilken tilsigtedes indført en Lettelse for Skibsfarten, og den maa tage bestemt Afstand fra en Ordning, der ikke paa noget Stadium af Forhandlingerne har fundet Skibsfartens Tilslutning, og som er i afgjort Uoverensstemmelse med det Forslag, den i sin Tid gik med til som et Kompromis mellem de interesserede Parter.

Paa Grundlag af denne Fremstilling har Repræsentationen andraget om ved en Ændring af Lov af 30. Marts 1906 at søge tilvejebragt en Ordning, der i hvert Fald er i utvivlsom Overensstemmelse med Udvalgsbetænkningen af 5. Februar 1904.

Repræsentationen har dernæst — i Anledning af, at det er den i Lov om Sø- og Handelsretten omhandlede Admiralitsret, der som øverste Instans har paadømt den her omtalte Sag — udtalt sin Beklagelse af, at Sagen, paa

Trods af en mangeaarig Praksis, saaledes er blevet unddraget Højesterets Skøn og er blevet endeligt paakendt af en Domstol, i hvilke den ene af Sagens Parter var direkte repræsenteret. Det er en Selvfølge, at Repræsentationen maa kræve en Ordning, under hvilken Overadmiralitsretten ikke oftere kommer til at fungere som Domstol i Lodssager. Repræsentationen er imidlertid gaaet ud fra, at dette vil være udelukket, naar det i afgivte Rigsdagssamling vedtagne Forslag til Lov om Rettens Pleje faar Lovkraft, idet det i Forslagets § 433 bestemmes, at Paaanke og Kære af Sager, der er behandlet af Sø- og Handelsretten, indankes til Højesteret.

Repræsentationen har endelig med Hensyn til de gældende Lodstakster fremhævet, at disse i mange Tilfælde er uretfærdigt høje og ikke fordeles paa Skibene paa en retfærdig Maade, hvad Repræsentationen i tidligere Henvendelser til Marineministeriet udførligt har paavist, idet den i disse Henvendelser i det hele har angivet og begrundet sin Stilling til de Principer, efter hvilke Lodstakterne er udarbejdet. Trods senere Ændringer af Taksterne er Repræsentationen vedblivende af den Opfattelse, at disse for en Del af vore Farvandes Vedkommende er urimelig høje; fra Dampskibsrederierne Side klages der saaledes særlig over de for Limfjorden og Randers Fjord gældende Takster. (Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 14. Maj 1909.

Lodssning under Bugsering. Som vi fornylig meddelte, agter Marineministeriet atter at nedsætte et Udvalg til Udarbejdelse af ny Bestemmelser for Lodssning under Bugsering. Udvalget skal bestaa af Repræsentanter for Lodsvesnet, Sejlskibs- og Lægterfarten.

Dansk Sejlskibsrederiforening, der af Fællesrepræsentationen er bleven anmodet om at udpege en Repræsentant til paa Sejlskibsejernes Vegne at deltage i Udvalgets Forhandlinger, har til Varetagelsen af dette Hverv indstillet Hr. Mægler H. A. Hansen, Thurø.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af mit Indlæg i *Dansk Søfartstidende* Nr. 29 angaaende den paa Skibsførerforeningens Generalforsamling vedtagne Resolution, er Hr. Dampskibsfører L. R. Schmith i Bladets Nr. 33 fremkommet med nogle stærkt personlige Angreb paa mig; det forekommer mig imidlertid, at disse Angreb er saa perfide og ondsindede, at enhver maa kunne forstaa, at jeg ikke ønsker at indlade mig i nogen Polemik med Hr. Schmith.

Skulde imidlertid nogen af mine Kolleger tiltro mig nogle af de slette Motiver, som Hr. Kaptajn L. R. Schmith tillægger mig, kan jeg forsikre, at Hr. Kaptajn Schmith er ganske paa Vildspor.

Hensigten med mit Indlæg var absolut ikke at skade Alm. dansk Skibsførerforening eller skabe Splittelse og Frafald.

Jeg ser klart Betydningen af en samlet og enig Skibsførerstand, og jeg nærer et meget stærkt Ønske om, at Alm. dansk Skibsførerforening maa vokse sig stor og stærk, og at vi Medlemmer i Enighed og Tillid kan samle os om en Bestyrelse, der har Evner og Kræfter til at varetage vore Interesser.

Som det vil være mange af mine Kolleger bekendt, var det ingenlunde Enighed med Hr. Kaptajn Jakob Holm, der fremkaldte mit Indlæg; men hvorfor skulde man ikke udmærket godt kunne nære Tillid og Højagtelse for en Mand, selv om man ikke er enig med ham i enhver Sag.

Det er bleven bebrejdet mig, at jeg ikke paa Generalforsamlingen protesterede mod Resolutionen, og jeg indrømmer Berettigelsen af denne Bebrejdelse; men det var sikkert ikke Mod, der manglede mig.

Forøvrigt blev der jo baade af Hr. Kontorchef Emil Krogh og Hr. Kaptajn Gøtsche talt imod Resolutionen og i ret stærke Ord advaret imod at sætte den under Afstemning.

H. P. Berg.

Generalkonsulatet i Stockholm indberetter til Udenrigsministeriet: Skibsfarten paa Søderhamn er nu aabnet. Fra Umeå meddeles, at Havet udenfor Molastplads er saa trafikabelt, at den første Damper ventes at kunne gaa ud den 12. ds. Paa Holmsund ventes Sejlskibsfarten aabnet c. den 22. ds.

Sejladsen paa det Hvide Hav. Udenrigsministeriet meddeler: Konsulatet i Archangel telegraferer den 12. ds.: Opsynsskibet »Bakan« har passeret Hvidehavets Indløb. Langs Landet nogenlunde isfrit. Paa Bankerne udenfor Kap Orlof og Nord for Kanin Is. Isgang paa Dvinaen er sandsynlig i Ugens Slutning.

Besøg i en Storfabrik.

Burmester & Wain's ny Staalværk.

Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri havde Tirsdag d. 11. ds. indbudt Repræsentanter for Pressen til at bese dets store Fabrik paa Kristianshavn, og da navnlig del dér for et halvt Aar siden indrettede ny Staalværk og den ny 2,000 Tons Smedepresse.

Kl. 11 samledes de indbudte i Fabrikens Bestyrelsesværelse, hvor de modtoges af Formanden for Selskabets Bestyrelse, Hr. Admiral Richelieu, og Fabrikens tekniske Direktør, Hr. Knudsen, der begge, histaaet af Funktionærer, førte Gæsterne rundt til et omtrent tre Timers Besøg i de mange Maskinhaller, Værksteder og Støberier, hvis Indretning og Brug de i korte Træk forklarede.

At et saadant Besøg frembyder en betydelig Interesse, vil være forstaaeligt, allerede af den Grund, at dette Etablissement er det største i sit Slags i Skandinavien. Selskabet beskæftiger 3,000 à 4,000 Mand, og alene Fabrikken paa Kristianshavn indtager et Areal af c. 6 Tdr. Land. Alle de utallige Maskiner, som findes her, drives ved elektriske Motorer og beskæftiger tilsammen c. 1,200 Mand. Den Elektricitet, der benyttes over hele Fabrikens Areal, frembringes i Maskincentralen, hvor der findes en liggende Dampmaskine paa 2,000 ind. H. K. og to opretstående Maskiner, hver paa 400 ind. H. K., alle forsynet med direkte koblede Dynamoer, som producerer Elektriciteten.

At give en indgaaende Beskrivelse af det store Antal Maskiner, Damphammere, elektriske Løbekraner m. m., som ses i Virksomhed i de forskellige, vældige Maskinhaller, Støberier og Storsmedier, lader sig ikke gøre efter et Besøg paa nogle Timer, og den Plads vi raader over, vilde ikke heller tillade det.

Det, der ved dette Besøg særlig skulde ses, og det, som navnlig maa vække Beundring, er, hvorledes de uhyre Støbstaalsblokke paa c. 3 Fod i Diameter og af indtil 70,000 Punds Vægt bliver til. I Løbet af nogle Dage omdannes de, foruden til mange andre Ting, til vældige Akser, til Skihsskruer, som efter at være ru afdrejet, leveres i Ladninger paa mange Tons til de store Skibsværfter i flere Lande, f. Eks. til Norge, Sverig, Rusland, og særlig til England. Dette, at en dansk Fabrik leverer Storskibssmedearbejde til England, vil vistnok være ligesaa ukendt som mærkeligt for de fleste, og det tjener den Fabrik, som kan gøre det, til stor Ære. Dette er allerede sket i flere Aar, ogsaa medens man endnu fik de store Staalblokke, der tjener som Materiale, fra Tyskland, da

de engelske Skibsværfter ikke i saa stor Udstrækning, som man paa Forhaand vilde være tilbøjelig til at antage, lægger sig efter Storsmederi, og det maa jo haabes, at Fabrikken nu, da den selv af alt sit eget og andre Fabrikkers Staalaffald, lige fra Dreje- og Borespaaner til Blokstykker og Pladestykker m. m., kan fabrikere sit Raamateriale, vil tage et stort Opsving paa dette Omraade i Fremtiden: Efter at det ovennævnte Staalaffald i Løbet af c. 6 Timer er smeltet i en Gasovn, i hvilken Temperaturen stiger til omtrent 1,500° C., løber hele den smeltede Masse, der udgør c. 70,000 Pund, gennem en skraatliggende Rende ud i Støbeskeen (en stor Jerncyliner), der hænger i en Løbekran.

Denne Proces sker under en Regn af Gnister og leder nærmest Tanken hen paa et vulkansk Udbrud med Lavastrøm. Saasnart Ovnens Ividglødende Indhold er i Støbeskeen, bringer Kranen den ud over Støbeformen eller Støbeformene, hvis man ønsker at fremstille flere mindre Blokke, og udtømmer i en jævn Straale sit Indhold i dem, under Tilsætning af en ringe Del Aluminium.

Støbeformene dannes af svære Jerncyliner, ud af hvilke man efter Afkølingen kan ryste de færdige Staalblokke. Disse fremstilles som nævnt i flere forskellige Størrelser, efter den forskellige Anvendelse, der skal gøres af dem, deres Form er ottekantet med en Diameter af indtil mellem 2 à 3 Fod og en Længde af 6 à 7 Fod.

Skal der nu af en saadan Blok dannes en 10" à 11" Skrueakse, saa opvarmes den i en Gasovn til Hvidglødhede, hvorefter den føres under Damphammeren eller Smedepressen. Den største af disse udøver et Trvk af 4,000,000 Pund, og i Løbet af ganske kort Tid formaar nogle faa Mand ved dens Hjælp at give en 70,000 Punds Blok mere end den dobbelte Længde, hvorved den svinder over det halve i Tykkelse. Den hele Proces gaar næsten lige saa hurtigt og let, som naar en flink Mejeriske behandler en stor Klump Smør.

Fabrikken er i Stand til paa et Par Dage, af en saadan uhyre Blok, at levere en færdigdrejet, blankpoleret Skrueakse af indtil c. en Fods Tykkelse og mange Alens Længde. At den i Løbet af meget kort Tid kan levere en Mangfoldighed af forskellige store Smede- og Støberiarbejder siger sig selv.

En Virksomhed af en saa vidtrækkende Betydning, og som direkte og indirekte giver Brødet til Tusinder af Mennesker, kan man kun ønske en heldig og frugtbringende Fremtid.

Frugtmarkedet.

Nogle enkelte af de ledende Markeder, nemlig Østen og La Plata, ligeledes Azow, viser en bedre Tendens, til dels ledsaget af Frugtstigninger, der vel i og for sig ikke er betydelige, men det er dog altid et Omslag til den rigtige Retning. Et saadant Omslag kan, som det vil ses, komme ganske pludseligt, thi for en Uge siden var alle Markeder nræget af Flovhed, og heldigt er det, naar der viser sig Fasthed flere Steder paa én Gang, saaledes som det nu er Tilfældet. Navnlig ventes det, at La Plata og Østen vil faa Brug for en Del Tonnage i den nærmeste Fremtid, og Rederne har det delvis i deres egen Haand, hvorledes de vil udnytte Situationen, men ogsaa Sortehavet kan eventuelt komme med, hvis Korntilførslerne bliver større, hvilket vilde være i høj Grad ønskeligt for Situationen i det hele taget. Desværre er der i Nord- og Østersømarkedet endnu ingen Bedring at konstatere, men der synes ligesom at komme flere Laster frem, hvilket i Forbindelse med de to Faktorer, at en Mængde Dampere allerede er sluttet forud for Reiser eller større Kontrakter, og at Boten ikke vil være tilgængelig i hele sin Udstrækning før end om c. 3 Uger, meget vel kan bevirke, at vi hen i

Juni/Juli Maaned kan blive Vidne til en haardt tiltrængt Opgang i Østersøfragterne. En yderligere Støtte for dette Synspunkt er den Omstændighed, at ikke faa Dampere, som ellers holdtes konstant i Østersøen, nu gaar til Hvidehavet, hvorved altsaa Tonnagen i førstnævnte Marked reduceres noget. Herhjemme er nu alle Fragtdampere paa ganske enkelte Undtagelser nær i Fart igen, og selv om det jo er smaat med Fragterne, meget smaat, kan Markedet dog optage al Tonnage, saa at altsaa en forøget Efterspørgsel maa bringe Raterne op. Kulfragterne er utilfredsstillende i alle Retninger og Ladetørn endnu til dels vanskelig at arrangere for prompte Baade.

Det østlige Marked har fragtet livligt, og Tonen er vedvarende fast. Der betalles fra Bombay 14/6 à 14/9 Dødvægt til udsøgt Havn, én Losseplads, 6 d. ekstra to Lossepladser, og Kurrachi betalte indtil 13/10½ (nett terms) én Lossehavn. Saigon fragtede 6 à 8 Dampere for Ris til omkring 21/6 to Lossehavne, og Bangkok betalte 20/9 Bremen direkte. Kalkutta er stille, men fast. Wladiwostock tager stadig Baade for Bønner etc., og for prompt Lastning er Raten steget til 26/ én, 27/ to Lossehavne U. K. eller Kontinentet, medens en stor Damp (10,000 Tons Dødvægt) sluttedes til 2/ mindre pr. September/Oktobre.

Sortehavet viser ikke meget Liv, men derimod har Azow fragtet en Række Dampere til stigende Rater. Det sidst betalte fra Azow er 7/9 »any« for store Baade, 8/1½ à 8/3 Hamburg, medens der fra Donauen sluttedes lidt til 7/ à 7/3 L. A. R. 6 d. mere Hamburg. De russiske Sortehavspladser og Sulina har kun taget ganske enkelte Dampere. Fra Nikolajeff betalles sidst 6/ Dødvægt for store Baade til London eller Rotterdam.

Middelhavet ligger fremdeles ganske elendig, idet alle Hjemfragter giver Underskud. Returnering i Ballast til U. K. hører derfor stadig til Dagens Orden, og det er vel sagtens af den Grund, at Kulfragterne til Middelhavet er svagere. For Erts betalles saa lavt som 6/4½ à 6/6 »full terms« fra Carthagen til Rotterdam, og der noteres endvidere 4/ Algier/Tyne eller Rotterdam, 5/ à 5/3 Grækenland/Rotterdam, fri Despatch. For Oljekager noteres 11/6 à 12/ fra Marseille til fire Havne Danmark og/eller Sverig, for Fosfat 5/9 Sfax/Bordeaux, 6/ Reval/Ghent, 6/7½ Stettin, 7/ Malmo. Ertsfragterne fra Bilbao er uforandret lave paa Basis af 3/9 Newport, 4/ à 4/1½ Middelsbro eller Rotterdam, 5/3 Dunkerque.

Nordamerika har kun yderst lidt at byde paa, og ontrent uforandret lave Rater har været akcepteret. For Planker fra Kanada blev der saaledes sluttet til 31/3 fra St. John, 30/6 fra Westbay, 35/ fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. For Korn fra Philadelphia til udsøgt Havn sluttedes en Maj Damp (28,000 Qrs) til kun 1/3 d, og for Kul betalles 11/9 til Manila for 3 à 4 store Dampere. Golfen har næsten kun Trælast at byde paa, og der betalles 100/ à 105/ til La Plata Havn, 70/ à 72/6 til to europæiske Havne. Paa Netto Charter er Raten 8/ U. K. eller Kontinentet.

La Plata Markedet har bedret sig igen, og der er et godt Begær for Maj Tonnage, hvorimod Baade pr. Juni og senere ikke er i Favor for Tiden. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er Raten pr. Maj omkring 15/ O. C. (= 6 d. direkte Havn), medens Bahia Blanca betalte 12/6 for et Par prompte Baade indtil 7,000 Tons.

Østersøen viser vel en Del Liv, men Raterne er nede paa et meget elendig Niveau, hvilket skyldes det for det øjeblikkelige Behov for rigelige Tilbud af Dampere, men disse spredes nok mere og mere, naar Botten i hele sin Udstrækning lukker op. Kronstadt kan nu betragtes som helt tilgængelig, da mange Dampere er kommet ind. Fra St. Petersburg kan faas 11¼ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Frcs. 26/27 D/B 1/3 Boards til Antwerpen. Angaaende de øvrige Fragtrater kan vi henholde til de i vor sidste Beretning nævnte, da disse paa det nærmeste er uforandrede. Fra Kotka noteres Frcs. 27 D/B 1/3 Boards

til Calais, fra Nordfinland (tre Pladser), Hfl. 12 til god hollandsk Havn, fra Kemi 23/ til Sharpness (1,300 Std.) fra Uleåborg (to Pladser) til West Hartlepool 23/ pr. Favn (udlv.) Kortprops, »Scanfin« Charter (store Baade paa 1200/1300 Favne).

Kulfragterne er gennemgaaende utilfredsstillende, men ikke desto mindre fragtes der ret livligt. Blandt de sidste Afslutninger fra Østkysten nævner vi 3/6 à 3/10½ fra Hull, Tyne eller Forth til Kronstadt (alt efter Størrelse og Position), 3/9 Hull/Pernau (1900), 4/ à 4/1½ Tyne eller Blyth/Helsingfors eller Åbo, 3/7½ à 3/9 Riga, 3/10½ à 4/ Stockholm, 4/ Bandholm (1000), 3/6 Aarhus (2500), 3/9 Forth/Lübeck (1700), 4/1½ Kolding (750), 4/3 Rouen (1600), 3/10½ Tyne/Bordeaux (3200), 6/ à 6/3 Genua, 7/ Venedig. Fra Cardiff sluttedes der til 4/7½ à 5/ Kronstadt, 3/10½ Antwerpen, 4/4½ Lissabon (2900), 6/1½ Gibraltar (1300), Frcs. 6½ à 7 Algier, 6¾ à 7 Marseille, 6/9 à 7/ Barcelona, 6/1½ à 6/6 Genua eller Savona, 7/6 à 8/ Venedig, 6/3 Syra (600 Losning), 6/3 Aleksandria, 5/6 Port Said, 7/9 Colombo, 5/10½ à 6/ Las Palmas 11/ à 11/3 River Plate, 11/6 à 12/3 Rosario.

Havarier og Forlis.

Andreas, Galease af Nykjøbing p. Mors, har paa Rejsen til Karlskrona været paa Grund ved Maglebylillehøge. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Bohunia, Dpsk. af Bergen, kom d. 12. ds. paa Grund paa Middogrunten. Flot uden Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den et Aktieselskab paa Faas tilhørende Bark »Thora«, der er bygget i Nordby, Faas i 1896 og maaer 411 Brutto- og 384 Netto-Reg.-Tons, er bleven solgt til Foren, Kapt. T. A. Thomsen for en Kobesum af Kr. 16,000. Den korresponderende Reder bliver Kapt. J. J. Clausen, Nordby, Faas.

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.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, pass. Brunshüttel 11./5. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Reval 11./5. til St. Petersburg. — Algarve, Borries, afg. herfra 12./5. til St. Petersburg via Riga. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Arendal 10./5. nordpaa. — A. N. Hansen, Panske, ank. hertil 9. 5. fra Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 11./5. til Tunis. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 12./5. til Kristiania. — Arno, Strubberg, ank. hertil 10./5. fra Riga. — Aurora, Fischer, ank. St. Petersburg 8./5. herfra. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 6./5. fra Riga. — Beira, Lunge, ank. Barcelona 8./5. fra Stettin. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 6./5. til Kristiansand. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Malaga 10./5. til Genua. — Christian IX, Holm, ank. London 9./5. herfra. — Dagmar, Bogvad, afg. Palermo 8./5. hertil. — Douro, Soberg, ank. Funchal 5./5. fra Car-

(Fortsættes Side 284).

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 Gjelte 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.

1052. Løb afmærket. Sneum-Aa—Kjelding-Lo. Jylland V.-Kyst. Nordsøen. Løbet, der forløber Kjelding-Lo med Suceum-Aa, er afmærket med 4 Risprikker og 17 Halmprikker, samt en Halm- og Risprirk ved Løbets S.-Ende. (Kort Nr. 156. Danske Lods, Side 70. Som.-Fort., Side 9).

1053. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 3, m; i Langhølm-Løb 3, m; i Svandholm-Løb 2, m; i Kobberhølm-Løb 2, m. Der er saaledes for Tiden 3, m Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden.

1054. Vrag uskadeigt. Sømærke inddraget. Isafjorden. Skutliffjorden. Island V.-Kyst. Vraget, der laa tæt V. for Skutliffjorden Ledelyrlinie, er nu uskadeligt for Skibsfarten. Risprikken, som afmærkede Vraget, er inddraget. (Kort Nr. 169. Islandske Lods, Side 61 og 62).

1055. Sunket Vrag. Eidsvik. Faxe-Bugt. Island V.-Kyst. Skonnerten »Henriette« er sunket i Eidsvik, 760 m S. 65° V. fra Geldingenes Fyr. Dybden over Vraget er 9, m ved Springtidss Lavvande. 64° 9' N. Br. 21° 47' V. Lgd. (Kort Nr. 213. Islandske Lods, Side 32).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1056. Fyrskibet »Adler Grund« midlertidig ombyttet. Tyskland. I Folge Meddelelse fra det danske Kunsulat i Stettin er Fyrskibet »Adler Grund« midlertidig ombyttet med Fyrskibet »Reserve Ostsee«.

1057. Tønder inddraget. Swine og Dievenow Munding. Den røde og sorte Klokketønde uden for Indløbet til Swine, paa 53° 56' 35" N. Br. 14° 16' 46" Ø. Lgd., og den hvide Spiritønde med N.-lig Topbetegnelse uden for den gamle Dievenow Munding, paa 54° 1' 30" N. Br. 14° 42' 18" Ø. Lgd., er inddraget. (Kort Nr. 160).

1058. Løsepladser afmærket. Greifswalder Bodden. Paa hvert af følgende Steder udlægges en brun Tønde for at afmærke Midten af Løsepladser: S. for Palmerort, paa 54° 12' N. Br. 13° 21' Ø. Lgd. S. for Gross Zickerhöft, paa 54° 17' N. Br. 13° 39' Ø. Lgd. Ø. for Landtief, paa 54° 15' N. Br. 13° 45' Ø. Lgd.

*) 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.

1082. Oprætelse af Taagsignal udsat. Port Nolloth. Cape Colony. Afrika. Oprettelsen af Taagsignalet ved Port Nolloth er udsat indtil videre. 29° 15' S. Br. 16° 52' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 948. København 1909).

1083. Tønder flyttet. Boston Bay. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Dumping Ground Klokketønde D G 1 og Dumping Ground Lystønde D G 3 i Boston Bay er flyttet og ligger nu i 27 m Vand, c. 7/8 Sm S. 24 1/2° Ø. fra deres tidligere Plads.

1084. Tønde flyttet. Upper Anchorage. Hudson River. New York. Den hvide Spiritønde Upper Anchorage Nr. 19, N.-lige Tønde, mærket A, er flyttet og ligger i 18 m Vand ud for One hundred and twenty-second Street, New York City. Upper Anchorage Nr. 18, N.-lige Tønde er ikke flyttet.

1085. Fyrtaaker forandret. Main Channel. Charleston Harbor. South Carolina. Den forreste Fyrtaake for Main Channel Ledely er forhøjet til 9 m, den øverste Del er sort, den underste hvid. Det gamle, hvide Taarn paa Fortets Vold er nu malet grønt. 32° 45' 11" N. Br. 79° 52' 21" V. Lgd.

1086. Grunde fundet. Hawk Channel. Florida Reefs. Florida. I Hawk Channel er følgende runde fundet: En 2,7 m Grund c. 1/4 Kbl i Udstrækning, 1 1/8 Sm N. 39 3/4° Ø. fra Fourfoot Shoal (Delaware Heads) og fra American Shoal. Fyr i N. 31 3/4° V. 24° 34' 7" N. Br. 81° 33' 7" V. Lgd. En 3 m Grund c. 1/2 Kbl i Udstrækning, c. 1 Kbl S. 57° Ø. fra 2,7 m Grunden. Et Korulrev c. 1/4 Kbl laugt i Ø. og V. med en mindste Dybde af 4,5 m, 2 1/2 Kbl S. 27° Ø. fra 2,7 m Grunden.

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

1087. Forandring i Afmærkning. Colon Harbour. Panama. Ved Colon Harbour er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget: En sort og hvid lodret stribet Lystønde, mærket 9, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt i Indløbet til den gravede Rende, 20,7 Kbl N. 19° V. fra Manzanillo Point Fyr. En sort og hvid lodret stribet Lystønde, mærket 8, der viser hvidt, fast Lys, i Indløbet til den gravede Rende, 2 Sm N. 34° V. fra Manzanillo Point Fyr. En sort Stumpstønde, mærket 2, ved Ø.-Kanten af den gravede Rende, 8,7 Kbl N. 48° V. fra Manzanillo Point Fyr. En sort Stumpstønde, mærket 4, ved Ø.-Kanten af den gravede Rende, 6 Kbl N. 80° V. fra Manzanillo Point Fyr. En rød Spidstønde, mærket 7, ved V.-Kanten af den gravede Rende, 11,7 Kbl S. 40° V. fra Manzanillo Point Fyr. Den røde Spidstønde 7 1/2 Kbl N. 54° V. fra Manzanillo Point Fyr er inddraget. De røde Spidstønder 10,7 Kbl S. 36° V., 14 Kbl S. 26° V. og 22 1/2 Kbl S. 16° V. fra Manzanillo Point Fyr er ombyttet med sorte Stumpstønder. Tønderne paa V.-Siden af den gravede Rende har Nr. 1, 3, 5 og 7, og paa Ø.-Siden Nr. 2, 4 og 6. Tønderne flyttes, eftersom Uddybningen af Renden skrider frem. Manzanillo Point Fyr: 9° 22' N. Br. 79° 54' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1914. København 1908).

1088. Fyr tændt. Gun Bluff. Grand Cayman. Paa Gun Bluff er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 m. Synsvidden: 10 Sm. Hvid Fyrpæl. 19° 18' N. Br. 81° 6' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1088. Fyrskibet »Bahia Blanca« forandret. Argentina. Fyrskibet »Bahia Blanca« er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget. Det viser hvidt Et-Bliuk. Flammens Højde: 13, m. Synsvidden: 12 Sm. Taagsignal gives med Ti-Slag paa Klokke hver 1 Minut. 39° 10' S. Br. 61° 38' V. Lgd.

1090. Klipper findes ikke. Mayne Channel. Smyth Channel. Chili. De to Klipper med 3 à 4 m Vand, som er rapporteret at ligge 6 1/2 Kbl N. 34° Ø., og 5 Kbl N. 26° Ø. fra Henderson Point, findes ikke. Henderson Point: 52° 19' S. Br. 73° 39' V. Lgd.

Ø. Lgd. Ø. for Ruden, paa 54° 11' 5" N. Br. 13° 46' 5" Ø. Lgd., og Ø. for Ruden ved Gånsgerund, paa 54° 11' 5" N. Br. 13° 52' Ø. Lgd.

1055. Forandring i Armerning. Plantagenet Grund N. I Begyndelsen af Maj 1909 ombyltes den hvide Banketønde, Plantagenet Grund N., med en hvid Lys- og Fløjteønde, mærket Plantagenet G. N. og med N-lige Topbetegnelse, der viser hvidt Lys med En-Formmærker hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mark 2 Sek., Lys-ønden: 8^a Sm. 54° 39' 39" N. Br. 12° 46' 21" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157 og 160).

1060. Fyr forandret. Holms og Rinkenis, Flensborg Fjord. Holms Fyr og Rinkenis lave Fyr er nu forandret. Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 572. Kjøbenhavn 1909). (Kort Nr. 117, 125 og 157).

1061. Forandring i Afmærkning. Flensborg Fjord. Midt i Maj 1909 forandres Afmærkningen i Flensborg Fjord saaledes: Der udlægges: En rød Spiritønde med Ballon og Høgstav H som Topbetegnelse ud for Sandtønder, paa 54° 52' 57" N. Br. 9° 34' 33" Ø. Lgd. En rød Spiritønde med Ballon og Bøstær J som Topbetegnelse ved Breinstofhuk, paa 54° 52' 38" N. Br. 9° 33' 58" Ø. Lgd. En sort Spidstønde med Tallet 6 som Topbetegnelse lige over for Tønde J, paa 54° 52' 39" N. Br. 9° 34' 16" Ø. Lgd.

Topbetegnelserne paa følgende Tønder forandres saaledes: Den N-lige Spiritønde H ved Osbeck Grund har K, den S-lige Spiritønde J ved Osbeck Grund har L, Spiritønde K ved Bøllertønder har M, den sorte Spidstønde ved Harnishuk har T, og den sorte Spidstønde ved Klætsøng Haken har 8. (Kort Nr. 117, 125 og 157).

1062. Baake opføres. Lindernum. Aarø Sund. I Begyndelsen af Maj 1909 opføres paa Lindernum en hvid Baake, som holdt overet i S. 31° V. med Hustrup Mølle leder i den dybe Kende mellem Køde-Grund og Bordenfjelds-Grund. 55° 17' 28" N. Br. 9° 43' 11" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 156 og 223).

II. Kattegat og Skagerrak.

1063. Fyrskibet »Grishadarnæ« midlertidig ombyttet. Sverig. Fyrskibet »Grishadarnæ« er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 18, der er mærket »Reserv«.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1064. Sømærker til Opmåling. Lister Tiet og Elben Munding. Tyskland. Indtil Juli 1909 ligger til Brug ved Opmåling inden for 20 m Grænsen en Del røde Spiritønder og Bøjer med Flag mellem 54° 9' N. Br. og 55° 0' N. Br. Sømærkerne er mærket »S. M. S. Møve«. **1065. Taagsignal forandret. Alle Liebe. Elben.** Taagsignalet ved Bolværket Alle Liebe gives nu i Stedet for med Gonggang med en Haandstrene, der, naar Skibes Taagsignal høres, giver en 5 Sek. lang Tone, efterfulgt af 4 korte Toner.

1066. Forandring af Fyr. Neuwerk. Elben. Den 5te Maj 1909 indstattes i Neuwerk faste Fyr en rød Vinkel, der ligger fra N. 27½° V. til N. 8° V., den første Linie gaar over Spiritønde D, den sidste over Fyrskibet »Elbe III«. Neuwerk Fyr: 53° 55' 1" N. Br. 8° 29' 58" Ø. Lgd.

1067. Tønder udlægges til Forsøg. Nordertønde. Weser. Paa Nordertønde udlægges endnu to Tønder til Forsøg, paa 53° 56' 23" N. Br. 8° 9' 15" Ø. Lgd. og 53° 54' 57" N. Br. 8° 7' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 932. Kjøbenhavn 1909).

1068. Dæmning opføres. Minsener Old Oog. Aussen Jade. Paa Kanten af Minsener Old Oog Valt opføres en c. 2 Kbl lang Dæmning i Ø-lig Retning fra den gamle Redningsbaake, som staar paa 53° 45' 30" N. Br. 8° 1' 53" Ø. Lgd.

1069. Grund tiltaget. Ems. Holland. Eemshorn tiltager mod N. og strækker sig c. ½ Kbl ind i Pissum Fyrs hvide, faste Vinkel mellem S. 86° V. og S. 88° V., hvorfor stor Forsigtighed maa udvises ved Besøillingen.

1070. Tønde udlagt. Noord-Meep. Zeegat van Terschelling. I Noord-Meep er udlagt en Spidstønde Nr. 1 b, paa 53° 19' 55" N. Br. 5° 18' 16" Ø. Lgd.

1071. Tidsignaler forandret. Fra den 1ste Maj 1909 gives alle Tidsignaler i Holland Kl. 0 Tim. 0 Min. 0 Sek., Middelklokkeslet i Amsterdum, svarende til Kl. 23 Tim. 40 Min. 27^a Sek. Greenwich Middelklokkeslet. Amsterdum, Westertoren, bestemmes til at ligge paa 4° 53' 1" 5" Ø. Lgd. fra Greenwich. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 618. Kjøbenhavn 1909).

1072. Landmærke borttaget. Fort Mardyk. Dunkerque. Frankrig. Landmærke Nr. I ved Fort Mardyk er borttaget. 51° 2' 47" N. Br. 2° 18' 54" Ø. Lgd.

1073. Fortøjningsflytter. Blackstones. River Medway. England. Fortøjning Nr. 52 er flyttet og ligger 3^a Kbl S. 89° V. fra Queenborough Spit Baake. Fortøjning Nr. 53 er flyttet og ligger 4 Kbl S. 79° V. fra samme Baake. Fortøjning Nr. 54 er flyttet og ligger 4^a Kbl S. 74° V. fra samme Baake. Queenborough Spit Baake: 51° 25' 5" N. Br. 0° 44' Ø. Lgd.

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

1074. Bøysning forandret. Dieppe. Frankrig. Det røde, faste Fyr paa Dieppe gamle Ø-Mole er flyttet til det lille Møllebøved S. for Ø-Bølgedydren. Det lysere over den ny Ø-Mole, som opføres, over 101^a mellem N. 12° V. og Kysten Ø. for Dieppe. Den gamle Ø-Moles Hoved borttages og er om Natten afmærket med tre hvide Lanterner lodret for hinanden. 49° 56' N. Br. 1° 5' 15" Ø. Lgd.

1075. Vrag uskadeligt. Fécamp. Vraget af Fiskefartøjet »Saint-Etienne«, som var sunket ved Fécamp, er uskadeligt for Skibsfarten. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 178. Kjøbenhavn 1909).

1076. Vrag uskadeligt. Havre. Vraget af Damperen »Ville de Terragon«, som laa sunket i Indløbet til Havre, er uskadeligt for Skibsfarten. Afmærkningen er indtaget. 49° 29' 5" N. Br. 0° 5' 33" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 80. Kjøbenhavn 1908).

1077. Vrag borttaget. Havre. Vraget af Partiojet »Joune Lucions«, der var sunket i Indløbet til Havre, er borttaget og Afmærkningen indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 366. Kjøbenhavn 1909).

1078. Fortøjning udlagt. Portland Harbour. England. En Fortøjning Nr. 2 er udlagt i Portland Harbour, 320 m N. 35° Ø. fra Skorstøven paa Kulpieren. 50° 34' 5" N. Br. 2° 26' V. Lgd.

1079. Uddybning. Mill Bay. Plymouth Sound. Mellem Ponton Pier og Trinity Pier i Mill Bay foretages Sprængninger og Uddybning. Intet Skib maa uden Tilladelse fra Piermaster staa ind i Yderhavnen til Great Western Døkker. Mill Bay: 50° 22' N. Br. 4° 9' V. Lgd.

1080. Vrag borttaget. Queenstown. Irland. Vraget af Damperen »Flewick«, som laa sunket i Queenstown Havn, er borttaget. Afmærkningen er indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 2660. Kjøbenhavn 1908).

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

1081. Forestaaende Forandring af Fyr. Portalguen. Baie de Guiboron. Frankrig. I 1909 forandres Portalguen hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formmærker hver 4 Sek., Lys 3 Sek., Mark 1 Sek. Lysønden: 12 Sm. I øvrigt er Fyret uforandret. 47° 29' 10" N. Br. 3° 6' 9" V. Lgd. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1091. Lystønde udlagt. Port de la Nouvelle. Frankrig. I Port de la Nouvelle forlænges S.-Molen. En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt i Moleus Forlængelse. ¾ Kbl fra dens Hoved. Man maa ikke gaa mellem Lystønden og Molen. 43° 0' 44" N. Br. 3° 4' 15" Ø. Lgd.

1092. Fortøjtønder inddraget. Vrag afmærket. Høyares Red. De tre Fortøjtønder ved N.-Kysten af Øen Porquerolles er inddraget. Vraget af »Tempête« ligger sunket 1 Sm S. 48° V. fra Klipperne Nord des Médès. En sort og rød Lystønde er i 13 m Vand udlagt ½ Kbl V. for Vraget. 43° 1' 0" N. Br. 6° 13' 35" Ø. Lgd.

1093. Fyrforandret. Genova. Italien. Det hvide Blinkfyrt paa Hovedet af Molen Giano til højre for Indløbet i Genova Havn er ombyttet med et grønt Blinkfyrt, der hver 5 Sek. viser Lys 3 Sek., Mørke 2 ½ Sek. Flammens Højde: 8 m. Det grønne, faste Fyr paa V.-Hjørnet af Yderenden af Molen Vecchio, i det indre af Havnen, er ombyttet med et hvidt og grønt vekslende Fyr, der hver 10 Sek. viser hvidt Lys i 5 Sek., grønt i 5 Sek. Flammens Højde: 8 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 814. Kjøbenhavn 1909).

1094. Uddybning. Livorno. I Livorno Havn foretages Uddybning til venstre for Indløbet i den lille Havn ved Punto Franco di Livorno. Uddybningsmaskinen viser to sorte Balloner eller tre røde Lanterner lodret for hinanden.

1095. Fyr tændt. Punta Polveraja. Elba. Paa Punta Polveraja, Elba V.-Kyst, er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 52 m. Synsviddens: 9 Sm. Hvidt, ottekantet Taarn paa en Fyrbygning.

1096. Dybde aftaget. Mole bygges. Ancona. I Ancona Havn er Dybden aftaget lidt. Molen foran Havnekontoret skal udvides, saa at den bliver i Kbh laug i SSV. og c. ½ Kbl bred.

1097. Ledefyr tændt. Kamuish Burnu og Cape Pavlovski. Fyr slukket. Baaker borttaget. Kertch Stræde. Rusland. Ved Kamuish Burnu er følgende Ledefyr tændt: To Forfyr, der vises fra samme Taarn. Det øverste er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 26° Ø. til S. 46° Ø., over Indløbet til Kertch Stræde, mellem Revenc ud for Cape Takil og Cape Panaghin. Flammens Højde: 34 m. Synsviddens: 12 Sm. Det underste Fyr er et grønt, fast Fyr, der lyser stærkest i N. 37° Ø., hvorfra Lyssstyrken hurtigt aftager til begge Sider. Flammens Højde: 31 Fod. Hvidt, ottekantet, 17 m højt Fyrtaarn. Fyrtaarnet staar 160 m S. 37° V. fra Baaken paa Punten. 45° 14' N. Br. 36° 24' Ø. Lgd. Bagfyret sbaar 1,270 m S. 37° V. fra Forfyret. Det lyser stærkest i S. 37° V., hvorfra Lyssstyrken hurtigt aftager til begge Sider. Flammens Højde: 50 m. Hvidt, 8 m højt Fyrtaarn. Holdt overet leder Fyrene gennem Burunski Channel.

I Pavlovski Fyrtaarn er tændt et bladt, fast Fyr som Forfyr. Flammens Højde: 68 m. Det lyser stærkest i S. 4° Ø., hvorfra Lyssstyrken hurtigt aftager til begge Sider. 45° 18' N. Br. 36° 27' Ø. Lgd. Bagfyret er et rødt, fast Fyr, der lyser stærkest i S. 4° Ø., hvorfra Lyssstyrken hurtigt aftager til begge Sider. Flammens Højde: 102 m. Rødt, 9 m højt Fyrtaarn. Holdt overet leder Fyrene gennem Pavlovski Channel.

De to hvide, faste Fyr i Pavlovski Fyrtaarn er slukket. Baaken 260 m N. 14° V. fra Pavlovski Fyr er borttaget.

De to hvide Spirbaaker tæt ved Kamuish Burnu er borttaget. 45° 15' N. Br. 36° 23' Ø. Lgd.

1098. Belysning forandret. Bizerte. Tunis. Det røde, faste Fyr paa Bølgebrædens N.-Hoved ved Bizerte Havn er atter tændt, og Lystønden, som midlertidigt var udlagt uden for Hovedet, inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3061. Kjøbenhavn 1908).

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Maj 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	84 1/2	- 3/4	84 1/2
Danmark			
Norden			
Kjøbenhavn			
Carl			
Dannebrog			
Skjold			
Urania			
Union	18	1/2	18 1/2
Dampsk. af 1896			
Hejmdal			
Østasiatiske	126 1/4	- 1/2	126 1/4
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm			
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab			
			36 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.			101 1/2
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.			
5 % Østasiask Komp.			
Stats- og Kredtforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.			95 1/2
3 1/2 % uops. Stats.			86 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.	86 1/2		89 1/2
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.			89 1/2
4 % — — — 2. Serie.			94 1/2
4 % — — — 1.			96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.			81 1/2
4 % — — — 7.			94 1/2
3 1/2 % Landkreditk.			92 1/2
4 % Østift. Kreditf.			94 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank			158
Privatbank	100 1/4		100 1/4
Landmandsbank	128 1/4		128 1/4
Handelsbank			129 1/4
Grundejerbank	43	42 1/2	43
Burm. & Wain	87 1/4	- 87	87
Helsingørs Jærnsk.			103
Sukkerfabr.	238 1/2	- 240	241
Bryggeri Aktier	144 1/2		144 1/2

Vekselkurs d. 11. Maj 1909.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89 00	88.85
London	18.18	18.15
Paris	72.40	
Amsterdam	150 95	
Wien	75.95	

Notering paa Berlins Børs d. 11. Maj 1909.	
Russiske Noter	215.70
4 % Russiske Consols.	—
3 3/4 % — Boden Kredit.	83.00
5 % Mexikanske 1899	101.80
5 % Rumænske Stats	102.80
4 % — — 1890	93.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Foren. Dampsk.“ 32,000, „Norden“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 58,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 4,000, „Union“ 8,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Hejmdal“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 35,000, „Østasiatisk“ 134,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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

1099. Banker opført. Porto de Din. Portugisisk Forindien. Paa Kysten ved Gogola, lidt V. for Capl. Wood's Gray, er opført to Banker med hvide Skiver paa Toppen, 120 m fra hinanden. De leder i Løbet forbi Fortet i ikke under 5, m Vand.

1100. Afmærkning. Floden Mandovj. Floden Mandovj er fra Barren til Velha Goa afmærket med 5 røde og 4 sorte Tønder. Desuden ligger to Tønder ved Banco dos Reis Magos og en hvid. Både staar ved Cruz de Belim for at afmærke Løbet med mindre Vand S. og Ø. for samme Grund.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1101. Rev fundet. S. Limgang. Biliton Ø.-Kyst. N. for Ankerpladsen uden for Mundingen af S. Limgang er fundet to Koraller, som falder løvte ved Lavvande. Det ene, der er 900 m langt i VSV. og ØNO. og 300 m bredt, ligger paa 3° 0' S. Br. 108° 13' Ø. Lgd. Det andet, der er 1200 m langt i SSV. og NNO. og 800 m bredt, ligger paa 3° 0' S. Br. 108° 14' Ø. Lgd.

1102. Grund rapporteret. Hai Tan Strait S. China. En Klippe med 2 m Vand, hvorpaa Damperen »Kutsang« skal have stødt, er rapporteret at ligge c. 6 Kil N. 66° Ø. fra Double Yit Ø.-lige Ø. 25° 15' N. Br. 119° 40' Ø. Lgd.

1103. Fyr tændt. Dairen Ko (Victoria Bay). Kwang Tung. Uden for NO.-Enden af den N.-lige Bølgebyder i Dairen Ko er tændt to røde, faste Fyr, vandret for hinanden, 2 m over Vandet. 38° 56' 21" N. Br. 121° 39' 58" Ø. Lgd.

1104. Fyr tændt. Taagsignal oprettet. Hacho To. Chanjiku Channel. Korea V.-Kyst. Paa Hacho To NO.-Punt er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 46 m. Synsviddens: 18 Sm. Det lysor fra N. 49½° V. gennem N. og Ø. til S. 24° Ø. Hvidt, cylindrisk, c. 15 m højt. Taarn. Fyrapparat af 5te Orden. Taagsignal gives med Strene, der hver 55 Sek. giver Et-Stød. Stød 5 Sek., Pause 50 Sek. 34° 18' 39" N. Br. 120° 5' 20" Ø. Lgd.

1105. Lystønde ndlagt. Otaru Harbour. Hokushu V.-Kyst. Japan. En rød Lystønde med Ballon, der viser to røde Fyr, er midlertidig ndlagt ved Yedenden af Bølgebyderen, som optøres i NNW.-lig Retning fra ud for Hirano Misaki, i Otaru Harbour. Lystønden flyttes udad, efterhånden som Arbejdet skrider frem. 43° 11' 6" N. Br. 141° 1' 52" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Børg; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
Kort eller Frankrig:
Børg Nr. Supplement No. III aux Instructions Nautiques No. 803. Mer Meditter-
rante. Côte Sud de France et Côtes de Corce. 1909.

diff. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 12./5. fra New-castle. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 10./5. herfra. — Garonne, ank. St. Petersborg 12./5. fra Reval. — Georgius I, Sorensen, ank. Libau 7./5. fra Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 4./5. herfra. — Hengest, Mnuck, afg. Rotterdam 11./5. hertil. — Hjelm, Sorensen, ank. hertil 13./5. — I. C. Jacobson, Peterssen, afg. herfra 11./5. til Dunkerque. — Jolantha, Simonsen, afg. Havre 12./5. hertil. — Kasan, Hansen, ank. Libau 12./5. fra London. — Kiev, Jorgensen, ank. Riga 10./5. herfra. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 25./5. til Boston. — Kurusk, Gommussen, afg. Dartmouth 11./5. til Bordeaux. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 12./5. fra Libau. — Loire, afg. La Rochelle 12./5. til Dunkerque. — Louise, Kruse, afg. herfra 10./5. til St. Petersborg. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 6./5. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Syra 12./5. til Mahaga. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Libau 10./5. herfra. — Moskov, Jon Jonson, afg. Reval 11./5. til St. Petersborg. — Nicolai II, Klausen Kaas, afg. Boston 30./4. til Aalborg. — Nordjylland, Jacobsen, ank. hertil 10./5. fra Königsberg. — O. B. Suhr, Frisnetto, ank. hertil 10./5. fra Middelhavet. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 13./5. til Windau. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 8./5. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, dokker her. — Perm, Christensen, ank. Riga 12./5. fra Libau. — Pregel, Iversen, afg. herfra 10./5. til Reval. — Riberhuus, Bonnellykke, afg. herfra 11./5. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Riga 8./5. herfra. — Saxo, Larsen, ank. Antwerpen 8./5. fra Libau. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 8. 5. til Baltimore. — Tiber, Beck, pass. Dartmouth 9./5. hertil. — Tyr, Thanning, dokker her. — United States, Wulff, ank. hertil 11./5. fra Kristiania. — Vendsyssel, afg. herfra 11./5. til Windau. — Seine, Damp, afg. herfra 10./5. til Bordeaux.

Dansk-Russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Montevideo 6./5. til Danmark. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Halifax 2./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Tynen 30./4. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rotterdam 1./5. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. St. John 11./5. til Cork. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Algeiras 10./5. — Pawel Andrejeff, Tannehæk, ank. Licata 29./4. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Ingramport 27./1. — Alexander Shukoff, Braudt, ank. Blyth 10./5. — Johan Siom, Njelsen, auk. London 25./4. — Harald Klitgaard,

Rasmussen, ank. Burntisland 8./5. — Newa, Dahl, ank. Nicolajeff 6./5.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Marseille 8./5. til Helsingborg. — Nautik, N. Th. Nielsen, ank. South Shields 10./5. — Nordsoen, Grum, ank. South Shields 10./5. — Gerda, Thøgersen, ank. London 11./5. — Ellen, Hausen, pass. l'Quessant 9./5. til Hamburg. — Fylla, Christensen, ank. Møthil 8./5. — Cito, Jepsen, afg. Odense 11./5. til København. — Napoli, Brinch, auk. Reykjavik 8./5. — Bodil, Uldall, ank. Antwerpen 9./5. — Dagmar, Mathiasen, pass. Deal 9./5. til Gefle. — Nerma, Schiff, ank. Esbjerg 11./5. — Alfa, Sorensen, ank. Riga 11./5. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Liverpool 9./5. — Johannes, Mikkelsen, afg. Swansea 11./5. til Bona.

Danmark. Ansgar, Madsen, auk. Windau 10./5. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Blyth 10./5. — Hamlet, Jorgensen, ank. Grangemouth 9./5. — Holge, Olsen, afg. Blyth 4./5. — Roll, Roere, ank. Riga 6./5. — Niels R. Finson, Olsen, ank. Blyth 7./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Helsingør 2./4. — London, Bom, afg. Methil 6./5. til Kronstadt. — Paris, Tholander, ank. Windau 4./5. — Bryssel, Kaas, ank. Cardiff 6./5.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bathurst 8./5. — Wien, Boech-Hansen, afg. Bathurst 24./4. til Dunkerque. — Roma, v. Thun, afg. Dakar 6./5. til Bremen.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Grangemouth 6./5. — Russia, Poulsen, afg. Emden 11./5. J. Carl Hocksher, Starck, afg. Riga 7./5. — Dania, Petersen, afg. Plymouth 29./4. — Normannia, Eriksen, afg. Nicolajeff 30./4. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfin 1./6. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 30./4. — Livonia, Skov, afg. Stettin 9./5.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Leith 6./5. — Patria, Dam Larsen, ank. South Shields 4./5. — Gratia, Sorensen, ank. Riga 8./5. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 12./5.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Newport Mon 6./5. — Gallia, Pedersen, afg. New Orleans 27./4. — Calodonia, Storm Hansen, afg. Pensacola 1./5. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rouen 9./5. — Kotonia, Rasmussen, ank. Sagna 4./5.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Newcastle 9./5. — Grana-

ria, Jørgensen, afg. Cienfuegos 5./5. — Carbonia, Mathiasen, afg. Boness 6./5. — Estonia, Winckler, afg. Pillau 11./5.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Danzig 10./5. — Solandia, Troensegaard, ank. Haraldshy 11./5. — Secalia, Jensen, ank. Tampico 9./5. — Frumentia, Andersen, afg. New Orleans 22./4. — Boscia, Skovgaard, afg. Pensacola 30./4.

Ocean. Philadelphia, Jørgensen, ank. Plymouth 12./4.

Dannebrog. Anualienborg, Petersen, ank. Newcastle 8./6. — Flynderborg, Andersen, ank. Kronstadt 11./5. — Fredensborg, Fischer, afg. Hull 11./5. til Kroustadt. — Roscnborg, Suenon, ank. Riga 10./5. — Stjerneborg, Luud, afg. Grangemouth 6./5. til Kronstadt. — Urauienberg, Schmidt, afg. Sunderland 12./5. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1886. Klaupeborg, Winther, afg. Dunkerque 11./5. til Sunderland. — Silkeborg, Pedersen, ank. Windau 8./5. — Tuborg, Schmidt, ank. Kronstadt 10./5. — Vordingborg, Petersen, ank. Königsberg 2./5.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Riga 12./5. til Rotterdam. — Taarnborg, Matzen, ank. Pillau 9./5.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 12./5.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Seaham 8./5. til Kronstadt.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Seaham 6./5. til Kronstadt. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Windau 8./5.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 30./4.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Grimsby 12./5.

Heimdal. Aline, Leth, ank. Nørre Sundby 11./5. — Holga, Vaaben-Hansen, afg. Grangemouth 10./5. — Martha, Christensen, afg. Oaxen 12./6. — Eina, Ratje, ank. Pallamos 11./5. — Therose, Pedersen, ank. Antwerpen 9./5. — Simone, Møller, ank. Rotterdam 12./5. — Jeanne, Løffler, afg. Philippeville 6./5. — Vera, Risø, afg. Bona 4./5. — Daisy, Lagesen, ank. Stucksund 11./5.

Jylland. Ingrid, Wiuther, ank. Riga 12./5.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Emden 7./5. — Alexy, Lorenzen, afg. Bordeaux 11./5. til Santander. — Dagny, Sørensen, afg. Varberg 11./5. til Söderhamn. — Mary, Clausen, ank. Gibraltar 10./5.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Suez 11./5. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, afg. Penang 4./5. — Cathay, Kruse, afg. Port Said 8./5. til Marseille. — Panguan, Knudsen, ank. Nørre Sundby 11./5. — Bintang, Gabe, afg. Suez 7./5. til Colombo. — Samui, Licht, ank. Bangkok 6./5. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Sabang 24./4. til Port Said. — Bandon, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 7./5. — Indien, oplagt i Kjøbenhavn. — Sibirien, Rambusch, afg. Delagoa Bay 8./6. til Tjilatjap. — Cambodia, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. Portland 7./5. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. Demerara 1./5. — St. Thomas, Hansen, afg. Loudon 10./5. til Kjøbenhavn.

Æra. Enighed, Jensen, ank. Memel 9./5. — Erindring, Nielsen, ank. Blyth 12./5.

Torm. Sara, Jensen, afg. Libau 10./5. — Helene, Sørensen, afg. Helsingør 11./5. — Agneto, Petersen, ank. Ghent 11./5. — Hermia, Hansen, afg. Libau 8./5. — Alice, Schultz, ank. Libau 7./5.

Svendson & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Pillau 10./5. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Sunderland 12./5. — Peter Willemoes, Møller, afg. Kjøbenhavn 11./5. — Haus Tavsøn, Klaaborg, ank. Grimsby 9./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 8./5. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Dunkerque 10./5.

Alfred Christensen. Kronprinsesse Louise, O. E. Petersen, ank. Granton 11./5. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 22./4. — Svend, Schmidt, ank. Blyth 8./5. — Nordland, Møller, ank. Fairwater 10./5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Swinemünde 10./5. — England, Andersen, afg. Rotterdam 10./5. — Holland, Poulsen, ank. Windau 8./5. — Rusland, Madsen, ank. Windau 10./5. — Lady Furness, Clausen, afg. Altona 10./5. — Frankrig, Friis, ank. Kjøbenhavn 29./3. — Tyskland, Danstrup, ank. Riga 10./5. — Belgien, Nielsen, ank. Stettin 8./5.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Swinemünde 11./5. til Markgrafenturm (Riga Bugten). — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Svendborg 10./5. — Ove Gjedde, Jans, afg. Hamburg 11./5. til Methil.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Hamburg 10./5. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 10./5. til Pertusola. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 3./5. — Washington, Nielsen, ank. Blyth 10./5. — Nivingston, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 8./5.

Frem. Austa, Bagger, ank. Antwerpen 10./5. — Freja, Nielsen, afg. West Hartlepool 10./5. til Grenaa. — Vera, Thing, ank. Memel 10./5.

Ocean. Norman, Roshæk, ank. Helsingør 11./5. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 8./5.

Skandia. Skinfaxe, Vilandt, ligger i West Hartlepool, best. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Faber, ligger i Riga, best. til Wismar. — Schack Steenberg, Theilland, afg. Kjøbenhavn 10./5. til Wilhorg.

Sejlskibe.

Rønne. Johannes, afg. Liverpool 2./5. — Næstved, ank. Figaholm 2./5. — Hermod, ank. Lnhann 3./5. — Ane Cathrine, ank. Allinge 3./5. — Freja, Bech, or auk. til Kjøge. — Emilie, Andersen, ank. Karrebæksminde 5./5. — Castor, er auk. Stockholm. — Veset, ank. Kristiania 8./5.

Svendborg. Meta, Møller, ank. Llanely 4./5. — Skjold, Larsen, ank. Wemyss 1./5. — Freier, Braudt, ank. Fakse 5./5. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 5./5. — Sevrine, Hansen, ank. Swinemünde 6./6. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Klinteberg 5./5. — Urda, Olsen, ank. Dysart 5./5. — Fulvia, Petersen, ank. Grangemouth 6./5. — Danmark, Husfeldt, ank. Ramsgate 6./5. — Zampa, Petersen, ank. Coruna 7./5. — Marie, Andersen, ank. Dieppe 8./5. — Daunebrog, Clausen, ank. Alloa 7./5. — Valkyrien, Hansen, ank. Burntisland 5./5. — Standard, Rasmussen, ank. Karlskrona 7./5. — Guldborg, Jørgensen, ank. Folkstone 7./5. — Heimdæl, Rasmussen, ank. Mariager 8./5. — Haabet, Andreassen, ank. Leith 6./5. — Martin Nissen, Petersen, ank. Newcastle 8./5. — Ester, Petersen, ank. Altona 8./6. — Lyo, Jensen, ank. Drake 8./5. — Martin, Vilde, ank. Bremen 9./5. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Brest 10./5. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Stettin 9./5. — Iris, Hansen, ank. Brest 9./5. — Activ, Mouritzen, ank. Charlestown C. 10./5. — Vera, Jensen, ank. Charlestown C. 10./5. — Casper, Hansen, ank. Ballina 10./5. — Nora, Jørgensen, ank. Abo 9./5. — Libbra, Hansen, ank. Limhamn 11./5. — Cathrine, Hansen, ank. St. Nazaire 11./5. — Salome, Rasch, ank. Withby 11./5. — Galathea, Jensen, ank. Limhamn 12./5. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Sølvborg 12./5. — Mine, Nielsen, ank. Königsberg 11./5.

Æra. Astrua, Svane, pass. Dover 7./5. for vestg. — Diana, Hansen, pass. Dungeness 6./5. for vestg. — Merkur, Christensen, afg. Middelbro 7./5. til Lunds-krona. — Mariane, Andersen, ank. Flekkefjord 9./5. — Detvende Brødre, Boye, ank. South Alloa 10./5. — Alta, Albertsen, ank. Karlskrona 9./5. — Th. Lohse, ank. Oskarshamn 8./5. — Bertha, Madsen, ank. Swinemünde 9./5. — Rigmor, Pedersen, ank. Nykjøbing S. 9./5. — Neptun, Jensen, ank. Kjøbenhavn 9./5. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 10./5. — Zous, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 10./5. — Charlotte, Baurup, afg. Kjøbenhavn 9./5. til Stolpmünde. — Svip, Jensen, ank. Odense 10./5. — I. A. Kromann, ank. Slite 10./5. p. R. t. Hide (Gottland). — Johanne, Østermann, afg. Kolding 10./5. til Dysart. — Søstrene, Christensen, pass. Pauellac 10./5. for Bordeaux. — M. Hay, Petersen, ank. Charlestown 11./5. — Harris, Torstoinson, ank. Stockholm 12./5. — Juliane, Christensen, ank. Figueira 12./5. — Eden, Weber, ank. Riga 11./5. — Ægir, afg. Nantes 7./5. til Wismar.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 14. Maj 1909. — Besøg i en Storfabrik. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

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

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Verdiforsikringer, til billige taante Præmier. Agenturer i de Beste Provinshyer.

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

11. OMBUDSBEHOV OMBUDSBEHOV OMBUDSBEHOV OMBUDSBEHOV
 1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
 NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“
 St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som
 i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førerer tale Dansk,
 Skandinavisk og Engelsk.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

**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 Ouy, 20, Tel. 156.

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

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette
 at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

Fabriks  Mærke.

F. A. C. VAN DER LINDEN & Co.'s
STJERNE-COMPOSITION
 til Jærn-, Staal- og Træsksbunde.

Eneforhandling for Danmark:

BERG & LARSEN.

Telefon H 120.

Nyhavn 53.

KJØBENHAVN.

Telegr.-Adr.: Berglarsen.

**Forlang kun John Crabbie's
 scotch Whisky**

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
 fortoldet og ufortoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincohn“. Telefon 3283.

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 Ustøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul

„Lloyd“ Riste, — Spill, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
 De øvrige Sider — — — — — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 18. Maj 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
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 - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.



Tekn. Maskinhandel.
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
most 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,
Metaistøberi 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“.

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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.

Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder - Arbejde

direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.

Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
Levanger - - 7.00
Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00

Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
til rimelige Priser.

HANS PREHN

Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.
Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**

Forretningen grundlagt 1874.

Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

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

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1708. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjobmagergade 13.

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.

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

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Skibshypothekbanken** **Prioritetslaan i Skibe**
paa favorable Vilkaar

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

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 Søuhre.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paataager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.



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
Oksekødssuppe med Kød

Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl danske Marine

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ III Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6037. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejøbringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indebavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: *KAYDYHR.

LANDMANDSBANKEN

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

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdels hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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

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

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

Telegramadr.: „Smith. Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith. Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Sandballast

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

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

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

BØCKMANN & NIELSEN

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

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen.)

Lov om Aktieselskaber. Indenrigsministeriet har anmodet om Repræsentationens Erklæring ved et Udkast til en Aktielov, der er udarbejdet af et i sin Tid nedsat Udvalg. Af Repræsentationens derefter afgivne udførlige Erklæring meddeler Beretningen en Række Hovedpunkter.

Repræsentationen anser det for ønskeligt, at der gennem Lovgivningen fastsættes visse Regler for Aktieselskabers Stiftelse og Virksomhed, tilsigtende at skabe en Betyggelse for Aktiejerne og for Selskabernes Kreditorer. Men der bør ved en Lovgivning paa dette Omraade gaas frem med Varømhed, saaledes at man ikke ved for strænge Bestemmelser eller ved at ville fastslaa bestemte Regler for Enkeltheder, som det rettelig bør overlades Selskaberne at ordne gennem deres Vedtægter, lægger unødige Baand paa Aktieselskabsinstitutionen, der har saa stor Betydning for vort økonomiske Liv. En Lov som den påtænkte vil her i Landet komme til at omfatte ikke alene et meget stort Antal af Selskaber, men ogsaa Selskaber af meget forskellig Størrelse og Karakter, og naar Loven skal finde Anvendelse paa saa vidt forskellige Forhold, som der saaledes her er Tale om, synes det end mere nødvendigt, at den indskrænkes til at fastslaa almindelige Regler, der kan finde Anvendelse paa alle Aktieselskaber, og saa vidt muligt afholder sig fra Enkeltheder, som det er vanskeligt eller umuligt at give fælles Regler for uden at træde berettigede Interesser for nær.

Det foreliggende Lovudkast gaar efter Repræsentationens Mening i disse Hensender videre end nødvendig og ønskeligt, hvad formentlig vil fremgaa af Repræsentationens Bemærkninger til Udkastets enkelte Paragrafer. Af Bemærkningerne til de enkelte Paragrafer i Lovudkastet af 26. April 1901 hidsættes her følgende:

ad § 2. Det bestemmes her, at et Aktieselskab ikke kan stiftes med en mindre Aktiekapital end 50.000 Kr., og det fremgaar af Motiverne, dels at man ikke mener at burde fritage for personlig Hæftelse i Virksomheder, der arbejder med mindre Kapital, dels at man ved denne Bestemmelse har ønsket at beskytte den mindre Kapital mod Fristelsen til at anbringe Penge i Foretagender, der ikke er solide. Den berettigede Trang til mindre Sammenslutninger med Udelukkelse af personlig Hæftelse henviser man til andre Selskabsformer.

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 de 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 nu gældende 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 Aktieselskabsfor-

men, som ikke her vides at have medført Ulemper af nogen Art.

Repræsentationen maa i Henhold til det anførte varmt anbefale, at § 2 affattes saaledes, at Aktieselskabsformen kan bevares ved Driften af den her omhandlede mindre Skibsfart. Repræsentationen skal henstille, at man for at opnaa dette, enten lader Bestemmelsen om en Minimums Størrelse for Aktiekapitalen udgaa, eller indfører en Bestemmelse, der holder Skibsfarten udenfor den almindelige Regel, eller giver Adgang til at opnaa Dispensation for Aktieselskaber, der driver Søfart.

ad § 26. I sidste Stykke bestemmes, at en af Generalforsamlingen tagen Beslutning om Aktiekapitalens Forhøjelse skal, foruden den udvidede Aktiekapitals højeste Beløb, angive en Tidsfrist ikke fjærnere end et Aar, inden hvilken Beslutningen skal være bragt til Udførelse. Denne sidste Bestemmelse har Repræsentationen anbefalet at lade udgaa, idet det i mange Tilfælde er af stor Betydning, at Bestyrelsen, efter at have faaet den fornødne Bemyndigelse af Generalforsamlingen, selv kan vælge det rette Tidspunkt til at gøre Anvendelse af denne Bemyndigelse. Det ligger desuden altid i Generalforsamlingens Haand til selve den vedtagne Beslutning at knytte en Tidsfrist, indenfor hvilken den skal bringes til Udførelse.

ad §§ 36—38. Repræsentationen er enig med Lovudkastets Forfattere i, at de her givne Bestemmelser om Selskabsformuen og dennes Bevaring er af største Betydning særlig for Kreditorerne og ogsaa for Aktiejerne, og har derfor tiltraadt disse Bestemmelser. Samtidig har den dog anført, at et Mindretal indenfor Repræsentationen har ønsket Ministeriets Opmærksomhed henledt paa de Vanskeligheder, særlig for Sejlskibsfarten, der efter Mindretallets Opfattelse kan fremkomme ved Lovudkastets Bestemmelse om, 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. Mindretallet gør gældende, at denne Regel for de Aktieselskaber, der driver Sejlskibsfart, vil medføre betydelige Ulemper, idet de, om Reglen 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 tilføjes, at disse Selskaber kun i meget ringe Grad arbejder med laante Midler. Idet Mindretallet endelig henviser til de ovenfor ad § 2 fremsatte Bemærkninger om disse Selskaber og den sunde Basis, hvorpaa de arbejder, anbefaler det meget, at der med Hensyn til de her omhandlede Forhold gives dem en Særstilling.

Endvidere har Repræsentationen fremhævet, at Bestemmelsen i Paragrafens sidste Stykke om, at Ejendomme, Maskiner, Skiibe og andre Genstande, der vedvarende er bestemt til Forretningens Drift, ikke maa opføres højere end deres Anskaffelsespris, ikke vil være anvendelig for Skibsfartens Vedkommende. Den vil i visse Tilfælde kunne have til Følge, at man i Status for Damp-

skibsselskaber maa opføre Skibe med en Værdi, der faktisk ligger langt under deres virkelige Værdi.

ad § 41. Repræsentationen kan ikke anse den her indførte Bestemmelse om, at Stillingerne som Medlem af Direktionen og som Medlem af Bestyrelsen ikke kan forenes, som rigtig, i hvert Fald ikke for Skibsfartens Vedkommende. I Udkastet udtales det, at man ved Opstillingen af Reglerne for Selskabsmyndighederne har fundet det rigtigt at forme disse i saa nøje Tilslutning som muligt til den Ordning, der i vel ordnede Selskaber hos os maa siges at være den normale. Men det vil være i nøje Tilslutning til denne Grundsætning, at Direktionen bliver stemmeberettiget i Bestyrelsen med Undtagelse af i Anliggender, der angaar den selv. Mener man, at en talrig Direktion let kan faa Flertal i Bestyrelsen og heri ser en Fare, kan der indføres en Bestemmelse om, at Direktionens Stemmer ikke har Gyldighed ud over en Tredjedel af de i hvert Møde deltagende stemmeberettigede Medlemmer ell. lign. Hvis dette Standpunkt ikke kan tiltrædes, bør der i hvert Fald indsættes en Bestemmelse om, at Direktionen ved et eller flere af dens Medlemmer er berettiget til at være til Stede i Bestyrelsens Møder, naar der ikke i disse behandles Anliggender, der vedrører selve Direktionen.

ad § 44. Bestemmelserne i denne Paragraf om Regnskabsaflæggelsen viser, hvor uheldigt det er ved Lovbestemmelser at tvinge enhver Art af Selskaber ind under bestemte Former. Man har i Udkastet ikke været blind for, at der gives enkelte Arter af Forretninger. Forsikringsbranchen, hvor det er saa godt som ugørligt at holde sig indenfor en Tidsfrist for Regnskabsaflæggelse af 3 Maaneder efter Regnskabsaarets Udløb. Men der findes andre Selskaber, f. Eks. adskillige Søfarts-Aktieselskaber, hvor det ikke heller vil være muligt at overholde den Frist af højst 6 Maaneder, der kan bestemmes i Vedtægterne, men hvor et ordentligt Regnskab først kan aflægges senere, for visse Søfartsselskabers Vedkommende først efter Tilendbringelsen af en Rundrejse. For store Skibe i Langfart vil denne Bestemmelse i mange Tilfælde medføre, at det atlagte Regnskab bliver ganske misvisende. Lignende Forhold kan gøre sig gældende paa andre Omraader, og den Fordring, der først og fremmest maa stilles til et aflagt Regnskab, at det skal være saa paalideligt som under de givne Forhold muligt, vil da ikke kunne opfyldes. I Sammenligning hermed synes det underordnet, at Regnskabet aflægges indenfor en bestemt Tid efter Regnskabsaarets Udløb. De Fordringer, der med Rette kan stilles i en Lov, vil formentlig være fyldstgjort, naar det bestemmes, at Selskabets Vedtægter skal indeholde bestemte Regler om Regnskabsaflæggelse etc.

(Sluttet.)

Kjøbenhavn, d. 18. Maj 1909.

Afgifterne i Suezkanalen. Vi meddelte for nogen Tid siden (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 14 d. A.), at den australske Regering forgæves havde rettet en Henvendelse til Bestyrelsen for Suezkanalselskabet om Nedsættelse af de høje Kanalafgifter. Nu meddeler »Finanslidende«, at der ogsaa fra de engelske Rederier lyder fornyede Klager i denne Retning. Bl. a. oplyses det, at det store P. & O. Dampskibsselskab, der har Rute England-Indien, i sit sidste Forretningsaar betalte £ 330,000, c. 6 Mill. Kr. i Kanalgebyrer, hvilket er én Fjerdedel af Selskabets samlede Driftsomkostninger og 14 pCt. af Aktiekapitalen.

Suezkanalselskabet er som Følge heraf et lukrativt Foretagende. Dividenden for 1907 var 28 pCt., den engelske Regering ejer Halvdelen af Aktiekapitalen, og allerede for 10 Aar siden havde den i Dividender faaet udbetalt lige saa meget, som Aktierne stod den i med

en 3½ pCt.s Forrentning; forrige Aar indbragte dette Aktiv den engelske Statskasse 20 Mill. Kr.

Af Aarsberetning for 1908 fra Konsulatet i Dunkerque.

Skibsfarten paa Dunkerque har i de senere Aar udviklet sig overordenligt, men denne Havn er vel ogsaa en af de bedste i Evropa, idet den jo er beliggende tæt ude ved Nordsøen. Skibene undgaar herved den lange og farefulde Opsejling, som de fleste store Havne har, f. Eks. Rouen, Antwerpen, London og Hamburg.

Skønt Havnen flere Gange er bleven udvidet, er Pladsen endnu for knap, og Regeringen har nu bevilget de nødvendige Midler til en Udvidelse, der vil fordoble Havnens Areal. I dette Øjemed vil en Del Fæstningsvolde blive nedrevet. Arbejdet er paabegyndt, men det vil tage fire til fem Aar, forinden de ny Dokker kan lages i Brug.

172 danske Skibe med 135,043 Netto R.-T. aukom til Dunkerque i 1908, og den danske Skibsfart paa denne Havn gaar stadig frem og holder stadig Pladsen som Nummer to blandt de fremmede Skibe.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet).

Vi har modtaget følgende:

Den alm. danske Skibsførerforenings Resolution. I *Dansk Søfartstidende* Nr. 29 d. A. findes optaget en Artikel af Kapt. H. P. Berg vedrørende den af Skibsførerforeningen vedtagne Resolution mod Kapt. Jacob Holm. Kapt. B. fortjener Meningsfællers Tak, fordi han tør hævde selvstændige Anskuelse overfor d'flrr., der ved Medlemsbladets Hjælp agerer offentlig Mening.

Skibsførerforeningens nyvalgte Formand synes at have en ejendommelig Opfattelse af Pligter og Hensyn til menige Medlemmer; thi det maa uden Tvivl have været ham indlysende, at Resolutionen kunde opfattes som et Slag i Ansigtet paa dem, der Aaret forud vedtog at tildele Kapt. H. Foreningens højeste Udmærkelse, næppe alene paa Grund af hans Stilling til Foreningen, men vist særlig fordi han som Stifter og Formand for »Nautisk Forening« (sammenluttet med »Foreningen til Søfartens Fremme«) tog Initiativet til og havde en væsentlig Andel i Søfartens lovene af 1892.

Det er muligt, at den ærede Formands Udtalelser kun tilsigtede at dække over de Fejl, der i »Viking«-Sagen blev begaaet af Foreningens Tillidsmænd, vel nærmest fordi de lod sig dupere af en udenfor staaende Mands (som jeg i Tide advarede imod) Tilbøjelighed for sensationel Reklame. Det forudsættes at være Formandens Pligt at arbejde for Foreningens Fremgang og ikke som i dette Tilfælde paa dens Opløsning.

Den værdige Maade, hvorpaa Kapt. Holm i sin Tid forsvarede Standens Interesse overfor Ø. K., er andel Steds anført som Tegn paa, at hans Optræden i »Viking«-Sagen maa begrundes paa forandret Mening. Som Grundlag for en modsat Anskuelse kan her nævnes Brudstykker af Kapt. Holms Foredrag af 14. Jan. 1886:

»Endelig kan det ikke omdisputeres, at Skibsførernes Ansvar, baade med Hensyn til de Værdier og det Antal af Menneskeliv, der nu betros dem at føre over Søen, er steget i en betydelig Grad. Udviklingen gaar altsaa i en Retning som uden at stille mindre Fordringer til de Egen-skaber, som navnlig maa findes hos Sømand, Mod, Snar-raadighed og Udholdenhed, stiller stigende Krav til deres Kundskaber baade som Navigatorer og paa anden Maade.

For at Følge med Udviklingen er det ikke tilstrækkeligt, at Købmænd holder vort Materiel paa Højde med Tidens Fordringer; men det er utvivlsomt Sømands Pligt at sørge for at kunne stille et Personale til Disposition, til

hvilket man trygt kan overlade Ansvaret for de store Værdier. Fremskridtet tager intet Hensyn til Ønsker eller Følelser, de der ikke vil følge med, maa finde sig i at blive skubbet til Side

. . . . Kundskaber er en Ballast, som ganske vist koster Tid og Penge, men som man saa til Gengæld sejler langt sikrere med, naar man først har den om Bord. Hellere for meget end for lidt; det er vor uafviselige Pligt mod Flaget, mod de kommende Generationer at sørge for, at vi ikke skal have den for danske Sømænd ulidelige Skam, at vor Skude med det gamle Flag skal sakke ad Læ til, naar den kommer i Flaade med fremmede Nationers Skibe osv. « —

Det er et Spørgsmaal, om Kapt. Berg har Ret i, at Meningsforskell er den vigtigste Aarsag til den ringe Tilslutning paa Adressen til Kapt. Holm; thi det er anlagelig gaaet de fleste farende Førere, som det gik mig; jeg saa den først i Bladene.

P. Hedegaard.

Stadfæstet Lov. Under 14. d. M. er der meddelt kgl. Stadfæstelse paa Lov om Undersøgelser i Anledning af Anlæg af en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster.

Nyt Kanal anlæg i Sverig. Stockholm, 13. Maj. (Ritz. Bur.) Rigsdagen har vedtaget et Regeringsforslag om for en Sum af 22,800,000 Kr. at bygge en ny Kanal fra Vänersborg ved Väneren til Göteborg.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har der været nogle flere Ladninger fremme saavel pr. straks som senere Afskibning, men dette har ikke bragt nogen Stigning i Raterne, som vedvarende er lave, ligesom Ekspeditionerne er alt andet end tilfredsstillende, hvor Lastningen foregaar efter Tørn. Danmark har fremdeles forskellige Cement-, Kridt- og Jernlaster; Tyskland har meget faa Laster og mangler Kornlaster. Rusland har enkelte Oljekage- og Trælaster; Finskebugten og Bottenhav noterer enkelte Laster pr. straks men nogle flere pr. senere. Syd- og Vestsverig er meget mat, medens Østnorge har nogle Is- og Trælaster med saa lave Noteringer, at de ikke lønner Forsejling. Det er ganske naturligt, at Rederne maa lage Markedet, som det er for deres prompte Tonnage, skønt det har ret ofte været fremhævet, at mange Redere slutter Maaneder forud til Rater, der faktisk ikke kan give Udbytte men kun medvirker til at Fragtraterne holdes nede, og dog udøves denne Fremgangsmaade vedvarende.

Returfragter Vest fra er fremdeles matte, saa at det er vanskelig at placere Skibene, ligesom Kultørnen paa nogle Havne er ret lang.

Hvad angaar de mindre Skibe er Fragtmarkedet ret mat og var gennemgaaende lavere i den forløbne Uge, særlig Kornladninger fra Nordtyskland tynder svært ud. Königsberg sluttede og søger endnu flere Skibe til 5 Mark pr. Ton (Rugbasis); Danzig, hvor der i Øjeblikket kun er ganske faa Skibe, sluttede 5½ Mark for Havre og har iøvrigt ikke meget at hyde paa uden nogle Trælaster. Stolpmünde og Rügenwalde gennemførte begge 4 Mark for Rug; Stettin er noget flovere, Rostock derimod til Dels uforandret; Stralsund, som sluttede 4½ Mark, og Greifswald, som sluttede 5 Mark

for Havre, har næsten slet intet i Markedet, og Wismar byder for Salt til Rå kun 2¾ Mark og noterer pr. Juni for Rug 3 Mark, Havre 3½ Mark. Lübeck er helt elendig, og der akcepteres 3 Mark for de faa Ladninger, der kommer i Markedet derfra; flere Skibe har ogsaa foretrukket at gaa ledig derfra.

Kjøbenhavn er yderst flov og fraregnet ganmelt Jern til Sverig, f. Eks. til Ronneby 2½ Kr., er der næsten slet intet derfra.

Angaaende Sverig da er Tonnagebehovet mindre, dog noteres vedblivende fra Sydsverig til Barth, Swinemünde 3¼ Mark, Flensborg, Kiel 3¼ à 3½ Mark, Hamburg 4 Mark, og fra Lysekil til Hamburg ligeledes 4 Mark.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

Sp.: 1) Idet Ordene »Sejlskibe af under 80 Tons dog undtagne« er udgaaet af § 1 i Forslag til midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie, vil den naturlige Følge blive, at nævnte Paragraf i »Midlertidig Lov o. s. v.« faar følgende Ordlyd:

»Ethvert søgaaende dansk Skib skal, for saa vidt det farer paa fremmed Havn, inden 1. Oktober 1909 være forsynet med Lasteliniemærke i Overensstemmelse med de nærmere Regler, som maatte fastsættes ved kongelig Anordning.

Lasteliniemærket angiver det største Dybgaende, hvortil Skibet maa lastes.«

I Henhold her til tillader jeg mig at forespørge den ærede Redaktion: Har et hvilket som helst dansk Sejlskib Lov til uden Lastemærke at sejle mellem hvilke som helst danske Havne f. Eks. fra Ronne rundt Skagen til Esbjerg? Hvis Størrelsen af Skibe har nogen Betydning, hvilken Størrelse har da Lov, og hvilken ikke?

2) Efter den Ændring som § 7 i »Forslag til midlertidig Lov o. s. v.« undergik paa Rigsdagen, vil nævnte § i Loven komme til at lyde: »De i § 1 anvendte Udtryk dansk Skib og søgaaende m. m. . . .«

I Motiverne til § 7 siges: »Ifølge Bekg. Nr. 156 af 5. Oktober 1903, § 87 betragtes de søgaaende, der sejler udenfor Kystfart, hvorved forstås Fart, som finder Sted:

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

Nu spørges:

Vil Ministeren for Handel og Søfart ifølge § 5 i Loven være benyndiget til at udvide ovenstaaende Betegnelse for Kystfart saaledes, at denne bliver Østen for Linien Texel—Lindesnes med Skagerak, Kattegat, de danske Farvande, Østersøen med botniske og finske Bugt?

3) Er Færøerne, Island, Grønland og de dansk vestindiske Øer at regne som fremmede eller ikke-fremmede Havne, og i Følge hvilken Paragraf bestemmes dette?

C. Minor Rasmussen.

Sv.: ad 1) Den citerede Paragraf begrænser klart og tydeligt Kravet om Skibes Forsyning med Lasteliniemærke — Jfr. Ordene »søgaaende«, »dansk« og »forsaa vidt det farer paa fremmed Havn«. Et Skib, som det af den ærede Ledsender nævnte, der ikke har samtlige disse tre Egenskaber, omfattes altsaa ikke af den paagældende Lovbestemmelse. Loven fastsætter ingen Størrelsesgrænse.

ad 2) Nej.

Derimod vil Ministeren i Henhold til § 5 bl. a. dels kunne fritage Skibe for at laste i Overensstemmelse med Lastemærket, dels helt kunne fritage Skibe for at føre dette, og det maa formodes, at denne Dispensationsret vil blive benyttet i en saadan Udstrækning,

at danske Skibe ikke paa Grund af Lastelinie-loven vil komme til at ligge under i Konkurrence med fremmede Skibe.

ad 3) I hvert Fald saalænge ingen af de nævnte Landsdole har nogen særlig Lovgivning paa dette Omraade, kan man vistnok med Sikkerhed gaa ud fra, at alle de nævnte Havne maa betragtes som »ikke-fremmede«.

Red.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Ajax«

i Helsingør har afholdt Generalforsamling. Skibet havde indsejlet en Brutto Indtægt paa Kr. 78,939.41, der imidlertid helt var medgaaet, saa at der intet Udbytte blev til Aktionærerne. Regnskabet godkendtes og det fratrædende Bestyrelsesmedlem, Direktør B i n d e s h o l l, genvalgte.

Dampskibsselskabet »Havet«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører H. S c h m i d t.

Den korresponderende Reder, Grosserer R o b e r t H a n s e n, aflagde Beretning, hvoraf fremgik, at Selskabets Skib »Fyen« har været oplagt i syv Maanedre af Aaret, og at dette udviser et Tab paa Kr. 18,692. For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer genvalgte.

Dampskibsselskabet »Steam«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Kaptajn P o u l s e n. Højesteretssagfører H e n r i q u e s aflagde Beretningen, hvoraf fremgik, at Aaret, om end der var et Underskud paa c. 6,000 Kr., ikke havde været saa daarligt som for mange andre Selskaber. Regnskabet fortes nu paa en anden Maade, saaledes at man nøjagtig kunde se, hvad der var indsejlet. Man kunde naturligvis kun beklage Underskudet, men man maatte erindre, at Selskabet havde meget store Renter at erlægge. Afskrivningerne androg c. 160,000 Kr.

Kaptajn Jørgensen kunde ikke forstaa, hvortil en Omkostningskonto paa 10,800 Kr. medgik, da der efter Lovene kun tilkom Forretningsførerne de opførte 2000 Kr. pr. Skib for at føre Forretningen og afholde egne Udgifter.

Højesteretssagfører H e n r i q u e s udtalte, at det ikke formelt var i Overensstemmelse med Lovene, og det havde for været drøftet. Imidlertid var Beløbet, der kun medgik til Kontorudgifter og ikke til Kommission, blevet bibeholdt, fordi der var sket Nedsættelse af Gagen.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Højesteretssagfører H e n r i q u e s genvalgte til Medlem af Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet »Cimbria«

har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører E. D y r h a u g e.

Forretningsføreren, Grosserer Christensen, aflagde Beretning. Det var første Gang, at Selskabet maatte aflægge et Regnskab, der ikke gav noget Udbytte til Aktionærerne. De daarlige Frægter havde medført, at flere af Skibene havde maattet lægge op i nogen Tid.

Bestyrelsens Formand, Grosserer V i c t o r H o f f d i n g, aflagde Regnskabet, der udviste et Driftoverskud af 32,000 Kr. Efter at forskellige Udgifter var afholdt, foreslog Bestyrelsen Netto Overskudet, c. 4,000 Kr., henlagt til Reservefonden, der herefter udgjorde 356,000 Kr. Selskabets fire Skibe var bogført for en samlet Værdi af 1½ Mill. Kr.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Bestyrelsesmedlemmer valgtes Grosserer H. L e v i n og Kaptajn P i i.

Revisorerne genvalgte.

Dansk Dampskibsselskab

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører S t e i n.

Selskabets Forretningsfører, O s c a r A n d e r s e n, aflagde Beretningen.

Det forløbne Aar havde været daarligt. Ved Aarets Udgang stod Selskabet med et Underskud paa 58,500 Kr. Men Selskabet, der stiftedes for halvandet Aars Tid siden, vilde sikkert nok kunne klare Skærene, saafremt Forholdene blev blot noget bedre, og Aktionærerne vilde være taalmodige en Tid endnu.

Skibenes indsejlede Netto Frægt beløb sig til Kr. 40,049.32, de samlede Udgifter til Kr. 98,550.79, hvorved fremkom et Underskud paa Kr. 58,501.47.

Kaptajn S v e n d s e n mente, man kunde formindske Assurance-udgifterne ved kun at lade Skibene assurere for deres egentlige, øjeblikkelige Værdi i Stedet for Bygningsværdien.

Forretningsføreren lovede at forhandle med Assuradorerne herom. Skibsmægler C h r. S a s s og Kaptajn E. E. A n d e r s e n genvalgte til Bestyrelsen. Ligeledes genvalgte Revisorerne.

Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne

har afholdt Fællesmøde i Kjøbenhavn.

Fra Sverig var modt Viceadmiral C. O. O l s e n, Grosserer Wald. B e i j e r og Konsul E r i c A l b r e c h t, fra Norge Kommandorkaptajn Th. D a n n e v i g, Disponent Aug. M a u r i c e A u g u s t s o n og Bankbogholder T. K i e l l a n d - T h o r k i l d s o n, fra Danmark Kontreadmiral V. H a n s e n, Lødsinspektør, Kaptajn P. P o u l s e n, Grosserer K a i L e t h og Konsul P. L. F i s k e r.

Aarsregnskabet for 1908 godkendtes, og det vedtoges enstemmigt, at Foreningen snarest muligt skal oprette et skandinavisk Sømandshjem i Antwerpen, samt at Hovedbestyrelsen fremdeles indtil videre skal have sit Sæde i Kristiania, hvortil næste Møde henlægdes. Foreningen vil herefter have Sømandshjem i Hull, Liverpool, Marseille, Hamburg og Antwerpen.

Havarier og Forlis.

Elise Marie, Tankdampskib af Hamburg, kom den 13. ds. paa Rejsen til Stettin med Petroleum paa Grund paa Halskov Rev. Skibet har Assistance.

Anna Breum, Skonnerthrig af Odense, kom d. 16. ds. paa Rejse fra England til Skellefteå med Kul, Kokes og Jern i læk Tilstand ind til Frederikshavn. Skibet, der sprang læk i Nordsøen, maatte holdes paa Pumperne.

Ragnar, Dpsk. af Grimstad, kom d. 15. ds. paa Rejsen fra Stettin med en Ladning Sakker paa Grund paa Middelgrunden, men kom senere flot og ind i Havnen her for Dykkerundersøgelse.

Eneste Specialitets-Værksted for Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

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 opnået. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 13./5. — Alexandra, Nielsen, ank. St. Petersborg 13./5. — Algarve, Borries, ank. Riga 15./5. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Trondhjem 16./5. sydpaa. — A. N. Hansen, Panske, ank. Reval Red 16./5. — Antwerpen, Madsen, ank. Tunis 15./5. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 15./5. til Boston. — Arno, Strubberg, ank. her 10./5. — Baron Stjornblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 15./5. til Riga. — Beira, Lunge, ank. Marseille 15./5. — C. F. Tietgen, Thomson, afg. Kristiansund 17./5. til Kristiania. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Genoa 15./5. til Livorno. — Christian IX, Holm, ank. London 9./5. — Dagmar, Bøgvad, afg. Gibraltar 14./5. hertil. —

Douro, Søberg, ank. Lissabon 16./5. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 12./5. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 17./5. — Garonne, Kromann, ank. St. Petersborg 12./5. — Georgios I, Sorensen, afg. Libau 15./5. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 13./5. til Kristianssand. — Hengest, Munch, ank. hertil 14./5. — Hjelm, Sorensen, afg. herfra 15./5. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Dunkerque 14./5. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 15./5. — Kasan, Hansen, ank. Libau 12./5. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 9./5. — Kursk, Gommessen, afg. Bordeaux 16./5. til Rotterdam. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 12./5. — Loiro, afg. Dunkerque 16./5. hertil. — Louise, Kruse, ank. St. Petersborg 15./5. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 6./5. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Syra 12./6. til Malaga. — Morsø, Øst-Jacobsen, afg. Lihau 15./5. hertil. — Nicolai II, Klauson Kaas, afg. Boston 30./4. til Aalborg. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Brunsbüttel 14./7. for London. — O. B. Sulr, Frisenette, ank. Riga 15./5. — Omsk, Harder, ank. Windau 15./5. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 8./5. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, dokker her. — Perm, Christensen, pass. Holtau 16./5. for London. — Pregel, Iversen, ank. St. Petersborg 15./5. — Riberhuus, Bønnelykke, afg. Riga 15./5. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Riga 8./5. — Saxo, Larsen, afg. Antwerpen 16./5. hertil. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 8./5. til Baltimore. — Tiber, Bech, ank. hertil 13./5. — Tyr, Thanning, dokker her. — United States, Wulff, ank. hertil 11./6. — Vendsyssel, afg. Windau 15./5. hertil. — Viking, Meyer, afg. herfra 16./5. til Arendal.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Montevideo 6./5. til Danmark. — Michail Ontchoukoff, Harhor, ank. Halifax 2./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Miranichi 14./5. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rotterdam 1./5. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. St. John 11./5. til Cork. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Algeiras 12./5. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, afg. Licata 12./5. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Ingramport 12./5. til London. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Blyth 10./5. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 12./5. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Burntisland 8./6. — Newa, Dabl, ank. Nicolaieff 6./5.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. South Shields 15./5. til Blyth. — Nordsoen, Gram, ank. Goole 14./5. — Gorda, Thøgersen, ank. London 11./5. — Eillon, Hansen, afg. Hamburg 14./5. til Antwerpen. — Fylla, Christensen, ank. Esbjerg 14./5. — Cito, Jepsen, ank. Danzig 14./5. — Dagmar Mathiasen, pass. Helsingør 13./5. for Gelle. — Nerma, Schiff, afg. Esbjerg 13./5. til Riga. — Alfa, Sorensen, afg. Riga 14./5. til Bridport. — Inger, Larsen, afg. Kjøbenhavn 13./5. til Montrose. — Johanne, Mikkelsen, afg. Swansea 11./5. til Bona. — Karlu, K. M. Nielsen, afg. Liverpool 14./5. til Santander. — Laura, Petersen, afg. Danzig 13./5. til Abo.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 15./5. til Riga. — London, Bom, ank. Kronstadt 14./5. — Paris, Tholander, ank. Windau 4./5. — Bryssel, Kaas, ank. Cardiff 6./5.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bathurst 8./5. — Wien, Boech Hansen, ank. Dunkerque 14./5. — Roma, v. Thun, afg. Dakar 6./5. til Bremen.

Dania. Lilly, Nieslen, ank. Emden 7./5. — Alexy, Lørentzen, afg. Santander 14./5. til Kratzwieck. — Dagny, Sorensen, afg. Varberg 11./5. til Søderhamn. — Mary, Claassen, afg. Gibraltar 13./5. til Marseille.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Newcastle 14./5. til Fairwater. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Petersborg 11./5. — Fredensborg, Fischer, afg. Hull 11./5. til Kronstadt. — Rosenborg, Sønson, ank. Riga 10./5. — Stegelborg, Lund, ank. Stettin 14./5. — Uranienborg, Schmidt, afg. Sunderland 12./5. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1866. Klampenborg, Winther, ank. Sunderland 13./6. — Silkeborg, Pedersen, ank. Windau 8./5. — Tuborg, Schmidt, ank. Petersborg 12./5. — Ullsborg, Møllerup, afg. Kjøbenhavn 15./5. til West Hartlepool. — Vordingborg, Palsbo, ank. Newcastle 12./5.

Neptun. Aggorsborg, Jørgensen, afg. Riga, 12./5. til Rotterdam. — Taarnborg, Mutzen, ank. Petersborg 14./5.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 12./5.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, ank. Kronstadt 12./5.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Kronstadt 13./5. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Windau 8./5.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 30./4.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Grimsby 12./5.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Suez 12./5. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, ank. Cochín 15./5. — Cathay, Kruuse, ank. Marseille 15./5. — Indien, oplagt i Kjøbenhavn. — Bandon, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 7./6. — Chumpon, Hansen Rann, afg. Suez 14./5. til London. — Panguu, Knud-

sen, ank. Middlesborough 15./5. — Bintang, Gabe, afg. Suez 7./5. til Colombo. — Samui, ank. Bangkok 6./5. — Sibirien, Rambusek, ank. Beira 11./5. — Cambodia, oplagt i Kjøbenhavn.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 7./5. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. Demerara 1./5. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 13./5.

Æro. Energi, Svane, ank. Metbil 12./5. — Enigheden, Jensen, ank. Hernosand 15./5.

Torm. Sara, Jensen, afg. Libau 10./5. — Helene, Sorensen, ank. Pernau 14./5. — Agnete, Petersen, afg. Guent 13./5. — Hermia, Hansen, ank. Leith 15./5. — Alice, Schnltz, afg. Libau 14./5.

Alfred Christensen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Granton 13./5. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 22./4. — Svend, Schmidt, ank. Blyth 8./5. — Nordland, Møller, ank. Fairwater 10./5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Stettin 13./5. — England, Andersen, afg. Boness 14./5. — Holland, Poulsen, ank. Windau 8./5. — Rusland, Madsen, afg. Windau 13./5. — Lady Furness, Clausen, afg. Altona 10./5. — Frankrig, Friis, afg. Kjøbenhavn 29./3. — Tyskland, Danstrup, ank. Riga 10./5. — Belgien, Nielsen, ank. Stettin 8./5.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Norre Sundby 11./5. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Grangemouth 10./5. — Martha, Christensen, ank. Wistarvarft 17./5. — Elna, Ratje, afg. Palamos 14./5. — Therese, Pedersen, ank. West Hartlepool 16./5. — Simone, Møller, ank. Tyne Doek 15./5. — Jeanne, Løffer, afg. Philippeville 6./5. — Vera, Risø, afg. Bona 4./5. — Daisy, Lagesen, ank. Langrår 11./5.

Svendson & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Helsingør 14./5. — Hans Tavsøn, Kjaaborg, afg. Grimsby 14./5. — Peter Willemoes, Møller, ank. Søderhamn 15./6. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kiel 15./5. — E. M. Dalgus, Møller, afg. Pillau 16./5. — Ajax, Brorson, afg. Helsingør 16./5. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Methil 12./5. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Dunkerque 14./5.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Grimsby 13./5. — Fulton, Jørgensen, afg. Anwerpen 10./5. til Pertusola. — Newton, Andersen, ank. Spezia 15./5. — Washington, Nielsen, afg. Blyth 13./5. — Nivingston, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 8./5.

Frøen. Austa, Bagger, ank. Antwerpen 10./5. — Freja, Nielsen, ank. Grenaa 14./6. — Vera, Thing, ank. Windau 15./5.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Windau 13./5. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Svendborg 10./5. — Ove Gjedde, Jans, ank. Methil 14./5.

Skandia. Gullfaxe, Tingberg-Ankersen, afg. Kjøbenhavn 16./5. til Leith. — Skinfaxe, Vilandt, afg. West Hartlepool 16./5. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Faber, ank. Wismar 16./5. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Wyburg 16./5.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, ank. Cadiz 7./5. — Eila, Olsen, ank. Halmstad 14./6. — Inga, Storm, ank. Hamburg 7./5. — Ætina, Pedersen, afg. Hamburg 11./5. til Uddevalla.

Æro. Viking, Weber, ank. Kristiansand 13./5. — Johanne, Hansen, ank. Setubal 12./5. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 13./5. — Freya, Petersen, ank. Karlshamn 12./5. — Uffe, Andersen, ank. Pillau 13./5. — Abba, Petersen, ank. Dysart 13./5. — Malfridur, Hansen, ank. Hlobro 13./5. — Marie, Petersen, ank. Swinemünde 13./5. — Merkur, Christensen, ank. Landskrona 13./5. — Hertha, Krull, ank. Langore (Samsø) 13./5. — Ino, Weber, ank. Tranebjerg 13./5. — Æro, Christensen, ank. Cadiz 14./5. — Ami, Christensen, ank. Pillau 14./5. — Lauritz, Folmer, ank. Aarhus 13./5. — Karen, Boye, ank. Oskarshamn 14./5. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Nykjøbing F. 14./6. — Marthing, ank. Horsens 14./5. — Laura, Jensen, ank. Cadiz 14./5. — Maugen, Mortensen, ank. Cadiz 14./5. — Kathinka, Olsen, ank. Præsto 15./4. — Svane, Mollmann, ank. Falkenberg 15./4. — Rolf, Christensen, er pass. Cuxhaven for Maracaibo 10./5. — Caroline, Christensen, ank. Frederiksstad 16./5. — Prøven, Schmidt, ank. Cadiz 14./5. — Amalia, Andersen, ank. Risør 15./5. — Marie, Boye, ank. Norrköping 13./5.

INDHOLD:

Fællesrepresentation for dansk Skibsart. — Kjøbenhavn, d. 18. Maj 1909. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

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

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

**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. Houllberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Herrar Redare och Kaptener!

Lossningar och lastningar inom Hernösands distrikt utföres omsorgsfullt och fern expedition garanteras till betydligt ned-satta priser. Har en större fast anställd arbetarhär af frän och goda arbetarar ej tillhörande nogen socialistförening.
Uppgörelse med

Stufvaren Karl A. Sjödin
f. d. Ohlsson Sjödin & Co.

Postadress: Telegramadress:
Sprängsviken Sweden, Sjödin Kramfors.
Rikstelefon 7 Fråne vexel.

Galease til Salg.

Skibet maaler 16²³/₁₀₀ Brutto-Tons, laster c. 650 Centner, er godt udhalet i alle Maader, billig til Salg ved Henvendelse til
Otto Kraghs Eftfg.,
Nakskov.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansencor“

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkallix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markkristensen.

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.: „Vollhelm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

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

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditorer.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

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

Lager af Bunkerkul.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

AXEL LUND Als

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Køns sygdomme,**

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

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.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

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

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

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.

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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Fredag den 21. Maj 1909.

16. 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 Paint
Slange 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.



Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder - Arbejde
direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigst og bedst.
Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
Løvanger 7.00
Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. 6.00
Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet til rimelige Priser.
HANS PREHN
Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4375.
Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**
Forretningen grundlagt 1874.
Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget behørende.
Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Adr.: St. Annæ Plads 10	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
-------------------------------	---	---	---	------------------------

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

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Credit mod 1ste Prioritets Sikkerhed
i Skibe.
Société Belge de Credit Maritime.
Repræsenteret ved:
Havnegade 27. **M. L. FRIMODT** Havnegade 27.

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

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“.

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 **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 siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

W. Coops Skibshandel

Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedle.

Helge Stabell,

Skibsingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.



De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

Skibsbløkke.

Carl A. Petersens Enke.

Københ. C. Telf. H. 1728.

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, Kjøbenhavns.

LANDMANDSBANKEN

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

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, Kastrop Værk pr. Kastrop St.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongenegaade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

De eneste ægte Bitumastic Præparater

fra

Walles Dove & Co., Newcastle,

der 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, Her- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdiggjavede Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.

Telefon 229.

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

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen.)

Grænserne for den indskrænkede Fart. Repræsentationen har fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening med dennes Anbefaling modtaget en til Foreningen rettet Henvendelse fra dens Afdeling for mindre Skibe angaaende Grænserne for den indskrænkede Fart. Det er denne Henvendelses Formaal at stille vor mindre Sejlskibsfart paa en mere lige Fod med dens udenlandske Konkurrenter med Hensyn til Farten i Østersøen, og dette tænkes opnaaet ved en Udvidelse af Grænserne for denne Fart, saaledes at de, der har erhvervet Bevis som Sætleskipper, faar Ret til at føre Skib paa indtil 100 Tons i hele Østersøen.

Repræsentationen har i denne Anledning rettet en Henvendelse til Indenrigsministeriet, i hvilken den ganske har tiltraadt den saaledes fremsatte Opfattelse: at de mindre danske Sejlskibe under de nu gældende Fartsbestemmelser er undergivet en Konkurrence fra Udlandets Side, som de næppe i Længden vil kunne bære. Repræsentationen har derfor udtalt sig for, at Lovgivningsmagten, saa vidt det er den muligt, hidrager til at opretholde denne mindre Sejlskibsfart. Det vil utvivlsomt være et betydeligt Gode for denne, om den indskrænkede Fart kommer til at omfatte hele Østersøen, hvorved de paagældende Sejlskibe bliver stillet paa samme Maade som de tilsvarende i Sverige og Tyskland, i hvilke Lande den indskrænkede Fart omfatter hele nævnte Farvand. Repræsentationen har gennem de danske Genralkonsulater i Stockholm og Hamburg indhentet Oplysninger om disse Forholds Ordning i henholdsvis Sverige og Tyskland. Paa Grundlag af disse Oplysninger hidsættes følgende Oversigt over Betingelserne i Danmark, Sverige og Tyskland for Ret til at føre Skib i indskrænket Fart, for saa vidt denne angaar Østersøen.

Danmark.
(Fart i Østersøen ikke nordligere end 58' Breddegrad).
Skibets Størrelse: Indtil 100 Tons.

1. At have bestaaet Sætleskipperprøven.

2. Efter sit fyldte 14. Aar at have faret til Søs i mindst 2 Aar, deraf mindst 1 Aar som Matros.

Sverige.
(Fart i hele Østersøen).
Sejlskib af hvilken som helst Størrelse.

Fordres hverken Kundskabsprøve eller Betingelser med Hensyn til Fart, men kun Opfyldelsen af de almindelige Fordringer, der stilles for Ret til at føre Skib, nemlig svensk Nationalitet og en Alder af 21 Aar.

Tyskland.
(Fart i hele Østersøen).
Skibets Størrelse: Indtil 400 Kbm. = c. 140 Tons.

1. At have bestaaet Sætleskipperprøven.

2. Efter sit fyldte 15. Aar at have faret til Søs mindst 5 Aar, paa Dækket, deraf mindst 1 Aar paa Sejlskib udenfor Kystfarten efter det fyldte 18. Aar. Fart paa Lægtene, Kystfiskefartøjer o. lign. medregnes kun for et Tidsrum af 30 Maanedere.

Det fremgaar af denne Oversigt, at Betingelserne for Ret til at føre Skib i den her omhandlede Fart i Sverige er langt lettere end i Danmark, medens de ganske vist i Tyskland er noget strængere. Med de Fordringer, der her i Danmark stilles for at erhverve Bevis som Sætleskipper, mener Repræsentationen dog, at man uden Betænkelighed vil kunne gaa til en Udvidelse af Grænserne i Østersøen for den indskrænkede Fart.

Et Undervisningsraad for Navigationsundervisningen m. v. »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874« og »Kjøbenhavns Skipperforening« har anmodet om Repræsentationens Anbefaling af et Andragende vedrørende Forelæggelse for Rigsdagen af et Lovforslag om Navigator- og Maskinistuddannelsen, som disse Foreninger har indgivet til Indenrigsministeriet. Det væsentligste Punkt i dette Andragende er Ønsket om Oprettelsen af et Undervisningsraad for Navigationsundervisningen. Da Ønskeligheden af denne Foranstaltning, om end i en noget anden Form, allerede er paapeget i den Skrivelse om en Revision af de gældende Love om Styrmands- og Maskinisteksaminerne, som Repræsentationen i 1903 tilstillede Marineministeriet, under hvilket Navigations- og Maskinistundervisningen da sorterede, har Repræsentationen i en Henvendelse til Indenrigsministeriet varmt anbefalet, at et Undervisningsraad som det nu foreslaaede søges oprettet.

I Forbindelse hermed har Repræsentationen givet sin Tilslutning til et i de to Foreningers Andragende fremsat Ønske om, at der gives Lovhjemmel til, at Reglerne for Navigationsundervisningens Art og Omfang kan ændres ved kgl. Anordning eller ministeriel Resolution efter Forslag af Undervisningsraadet. Repræsentationen har endelig anbefalet, at der snarest forelægges Rigsdagen Lovforslag paa Grundlag af de af Kommissionen af 11. Januar 1904 afgivne Betænkninger angaaende Navigator- og Maskinistuddannelsen, idet den dog har forbeholdt sig sin Stilling til saadanne Lovforslag.

Kjøbenhavns Havnerglement. Havnekaptajnen i Kjøbenhavn har anmodet om Repræsentationens Udtalelse over et af Havneforvaltningen udarbejdet Udkast til et nyt Havnerglement. Dette Udkast indeholder en Del nye Bestemmelser, der er gjort nødvendige i Tidens Løb, og det betegner herved og ved sin større Overskuelighed et betydeligt Fremskridt. Repræsentationen har da ogsaa, med ganske enkelte Undtagelser, kunnet anbefale dets Bestemmelser til uforandret Gennemførelse. Af disse Undtagelser er kun en enkelt af større Betydning; den drejer sig om Affattelsen af den Bestemmelse, der lides optaget i det nuværende Havnergements § 47, som omhandler Skibsførerens Ansvar for den Skade, som han, hans Mandskab eller Fartøj anretter i Havnen eller paa dennes Indretninger eller Materiel. Allerede da det nuværende Havnerglement udkom i 1897, fremsatte Repræsentationen Indvendinger mod denne Bestemmelse, og da den i uforandret Form er optaget i § 45 i Udkastet til det nye Reglement, har Repræsentationen ment at maatte rejse Modstand mod den.

Den nævnte § 45 lyder saaledes:

»Føreren af ethvert Fartøj er ansvarlig for al den Skade, som han, hans Mandskab eller Fartøj maatte anrette i Havnen, paa Broer, Bolværker eller andre Havneindretninger eller paa Havnevæsnetts Uddybningsmaskiner, Materiel etc., med mindre Skaden er bevirket ved en af Havnevæsnet fejlagtig given Ordre eller ved en fejlagtig Betjening af Havnevæsnetts Broer, Kraner, Opmudningsmaskiner eller Fartøjer. Erstatning for saadan Ska-

Fordringer til Sætleskipperprøven.

1. Navigation.
2. Internationale Regler.

1. Navigation.
2. Sømandsskab.
3. Sprog.
4. Matematik.

de kan, om fornødent, søges i selve Fartøjet med Tilbehør.

Forstaaelsen af Solovens § 89. Indenrigsministeriet har anmodet om en Udtalelse fra Repræsentationen om Spørgsmaalet om Forstaaelsen af Bestemmelser i Solovens § 89, 3die Stykke, der gaar ud paa, at de Omstændigheder, som begrundet Somandens Afskedigelse eller Nedsættelse af hans Hyre, bør indføres i Dagbogen, hvis saadan føres om Bord, og ellers skriftlig optegnes, og deres Rigtighed bekræftes ved to Mands Vidnesbyrd, samt at Bestlutning om Hyrenedsættelse er uden Gyldighed, naar dette ikke sker.

Det fremgik af Sagens Akter, at der er opstaaet Tvivl med Hensyn til den Virkning, Ikke-lagtagelsen af denne Bestemmelse har paa Skibsførerens — med vedkommende danske Konsuls Godkendelse — trufne Bestemmelse om Afmønstring af en Mand paa Grund af Uduelighed. Repræsentationen udtalte i denne Anledning, at den Regel, at Ikke-lagtagelsen af § 89, 3die Stykke, gør det, som Skibsføreren har foretaget sig overfor Mandskab, han anser for udueligt, ugyldigt, i Paragrafen kun er udtalt om Hyrenedsættelse. Man maa derfor slutte modsætningsvis, at en saa streng og ubetinget Regel ikke gælder, hvor det drejer sig om Afskedigelse paa Grund af Uduelighed. Her maa da Følgen af § 89, 3die Stykkes Ikke-lagtagelse kun blive, at der lægges en streng Bevisbyrde paa Skibsføreren for Mandskabets Uduelighed. Opfyldes denne Bevisbyrde ikke, maa fri Hjemrejse formentlig tilkomme Mandskabet i Henhold til Solovens §§ 86 og 92, men opfyldes den, maa forholdes efter Deklarationerne om gensidig Understøttelse af nødlidende Sofolk.

Medens der saaledes for Repræsentationen ikke har været nogen Tvivl om, at den omhandlede Bestemmelse maa forstås paa den her angivne Maade, bør der paa den anden Side lægges megen Vægt paa, at Skibsførerne baade ved Afskedigelse af Mandskab og ved Hyrenedsættelse overholder Bestemmelserne i § 89, 3die Stykke.

Haag-Konventionerne. Paa Foranledning af Indenrigsministeriet har Repræsentationen afgivet Udtalelse om de paa den 2den Fredskonference i Haag i 1907 vedtagne Konventioner m. v., for saa vidt disse har Hensyn til Skibsfartens Interesser.

Konventioner om Skibssammenstød og Bjergning samt om Begrænsning af Skibsejernes Ansvar og om Sopanteret. Indenrigsministeriet har tilstillet Repræsentationen en Skrivelse fra Justitsministeriet, dels angaaende Forslag til tvende Konventioner om Skibssammenstød og Bjergning til Sos, udarbejdede paa de to i Bryssel i 1905 afholdte internationale Søretskonferencer, dels angaaende foreløbige Udkast til tvende Konventioner om Begrænsning af Skibsejernes Ansvar og om Sopanteret, udarbejdet paa den internationale Komites Møde i Venedig i September 1907. Ministeriet har ønsket Repræsentationens Udtalelse om disse Forslag og Udkast, der agtes forelagt for den 3die internationale Søretskonference, og om der er Grund til at søge Sagen fremmet for Danmarks Vedkommende.

Repræsentationen har derefter til Indenrigsministeriet afgivet en Udtalelse om, at den ikke skønner, at der i de saaledes udarbejdede Forslag og Udkast til Konventioner findes optaget nogen Regel, som man ikke fra Skibsfartens Side vil kunne acceptere. At faa internationale Konventioner paa Omraader som de foreliggende og derigennem ensartet Lovgivning i Landene, forekommer Repræsentationen at være saa værdifuldt for Skibsfarten, at den mener, man kan se bort fra Ulemperne ved at naatte gennemføre de Ændringer i den danske Særret paa Søretslovgivningens Omraade, som Konventionernes Gennemførelse nødvendiggør. Repræsentationen har derfor varmt anbefalet Sagens Fremme.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, den 21. Maj 1909.

Søfolks Ulykkesforsikring. Indenrigsministeriet har under 15. Maj udnevnt Konsul P. Rechner og Rorsbetjent P. H. Skydebjerg til indtil 1. April 1910 at være Medlemmer af den i Henhold til Lov om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed af 1. April 1905 § 33 oprettede særlige Afdeling af Arbejderforsikrings-Raadet samt Skibsfører N. I. Olsen og Matros Ferdinand Lauritz Kruse til indtil samme Tidspunkt at være Stedfortrædere for de nævnte to Medlemmer. Ministeriet har derhos udnevnt Direktør, Vicekonsul P. L. Fisker og Sofyrbøder C. P. Hansen, til indtil 1. April 1913 at være Medlemmer af den nævnte Afdeling samt Skibsfører P. Brown og Maskinmester F. O. Frandsen til indtil samme Tidspunkt at være Stedfortrædere for disse Medlemmer.

Af Aarsberetning for 1908 fra Generalkonsulateret i London.

Skibsbyggeriet i England. Hvilket Firma, der i Aar har Rekorden paa Skibsbyggeriets Omraade, har der ikke været den ringeste Tvivl om. Harland & Wolff i Belfast staar i saa Henseende som en smuk Nummer et og indtager en fuldstændig Undtagelsesstilling i et Aar, hvor alt ellers har været daarligere end maaske nogen Sinde tidligere.

For det første skyldes dette nu, at Belfast har været udenfor Rækkevidden af Arbejderstridighederne, der har raset paa de engelske Skibsværfter.

For det andet bygger Firmaet for den Nord-Atlantiske Trust, og det skulde jo dog gaa mærkeligt til, om ikke et eller andet af de Selskaber, der danner dette store Foretagende, indgav flere større Bestillinger i Løbet af et Aar.

Dette Aars Levering af 106,528 (Register) Tons med 65,840 ind. H. K. er langt over, hvad noget andet Firma kan fremvise.

Den anden Plads blandt Skibsværfterne indtager Firmaet Swan, Hunter & Wigham Richardson i Wallsend-on Tyne.

De store Firmaer paa Clyde-Floden viser derimod en stor og i mange Tilfælde en hidtil ukendt Tilbagegang med Hensyn til Leveringer. Floden 'The Wear' viser sig lige saa daarlig, som noget Distrikt paa Nord-Øst Kysten.

Fra troværdig Kilde siges det, at man saafremt Skibsbygningskunsten i de følgende Aar gør lige saa store Fremskridt, som den hidtil har gjort, i 1920 kan vente at se Skibe paa 1,000 Fods Længde. Hvis dette maatte slaa til, vil Southampton være gunstigt stillet, idet man allerede her har begyndt at anlægge Dokker til Modtagelsen af disse Kæmpeskibe, men Konstruktion af saadanne tager meget lang Tid. Man tænker sig for Resten Cherbourg, som den Havn, der fremtidig vil blive den farligste Rival; man frygter ikke nogen anden Kanalhavns Konkurrence.

Undersøiske Signal-Apparater. Over 200 Handelsskibe og Yacht'er foruden 80 Fyrskibe er nu udstyret med undersøiske Signal-Apparater. I disse Tal er dog ikke det store Antal Krigsfartøjer, baade af den almindelige og af Undervandstypen, der ligeledes er sat i Stand til at drage Fordel af det ny undersøiske Advarsels-System, medregnet. Der findes en hel Del flere undersøiske Klokker paa de amerikanske Kyster end paa de europæiske; men her er der gjort en god Begyndelse, særlig paa Kysterne af Nord-Øst England og i Mersey, ligesom der nu ogsaa anbringes nogle ved Ushant, Cape Roca i Portugal, og Tarifa i Gibraltar-Strædet.

(Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)

Sejladser paa Nordsverig. Generalkonsulatet i Stockholm indberetter til Udenrigsministeriet, at Søfartens Aabning ved Holmsund (Umeå Bys Udhavn) er umiddelbart forestaaende. I Piteå ventes Søfarten aabnet den 25.—28. ds.; i Luleå i Løbet af den første Uge af Juni.

Vi henviser til omstaaende Annonce om Skibshypotekbank fra Hr. M. L. Frimodt, Havnegade 27, Repræsentant for det belgiske Selskab Société Belge de Crédit Maritime.

Denne nydannede Skibshypotekbank er, efter hvad der meddeles os, skabt af saa betydelige Navne i den belgiske Finansverden som Société generale i Bruxelles og Banque d'Anvers.

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

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 20¹⁰⁰⁹, afsagt den 28. April 1909. Overretssagfører Paludan, Aktør mod Tiltalte, Skibsfører A. N. C.

Under nærværende Sag tiltales Skibsfører A. N. C., der er født 18. August 1872 og ikke funden forhen straffet, for Overtrædelse af Solovens § 293.

Tiltalte, som kom til Søs i 1887 og tog Styrmands-eksamen i 1894, ansattes i 1904 i Østasiatisk Kompagni som Styrmand, blev i 1906 Fører af den det nævnte Kompagni tilhørende Damper »St. Jane« og har siden 1907 ført samme Selskabs Damper »St. Croix«, der maalet 2.486 Brutto Reg.-Tons og 1.594 Netto Reg.-Tons.

Efter at det nævnte Skib i Begyndelsen af Januar Maaned d. A. her i Frihavnen havde indtaget en delvis Ladning til Vestindien, afgik det herfra Mandag d. 4. Januar d. A., Kl. 4 Em., for i Rotterdam at komplettere sin Ladning. Vejret var diset, Vinden VNV, stiv Kuling, Kl. 6.35 passeredes Kronborg. Det var nu stærkt diset, men Kaptajnen kunde dog samtidig se Lyset, saavel fra Kronborgs og Helsingborgs Fyr som fra Lappegrundens Fyrskib, og han mente det derfor forsvarligt vedblivende at gaa med fuld Kraft. Da han passerede Lappegrundens Fyrskib, afsatte han paa Kortet en Kurslinie, der gik c. $\frac{3}{4}$ Sm fri af Grundene paa den svenske Kyst og af Svinbådans Fyrskib, og han ændrede nogen Tid efter at være passeret Lappegrundens Fyrskib sin Kurs i Overensstemmelse med den paa Kortet afsatte Linie. Det blev mere og mere diset og Svinbådans Fyrskib kom slet ikke i Sigte. Kl. 7.25 hortes Fyrskibets Taagesignal ontrent ret for, der blev straks slaet langsom til Maskinen, der indtil da havde gaaet for fuld Kraft; samtidig blev der givet haardt Styrbord Ror, men straks efter stødte Skibet paa Grund ved Stenskråbådan. Efter for-gæves Forsøg paa at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, telegraferedes der efter Assistance. Kl. 3 Tirsdag Morgen

ankom Bjergningsdamperen »Valkyrien«, men først efter at der var ankommen Lægtermateriel til Stede, og der var lossat 301 Td. Cement og 2.163 Sække Gødning, lykkedes det Onsdag Kl. c. 8 Em. at bringe Skibet af Grundene. »St. Croix«, hvis Forskib trak Vand, gik samme Formiddag i Tørdok i Helsingør. Reparationen kom til at koste c. 32.000 Kr., der udbetaltes Bjergningsselskabet noget over 47.000 Kr., og Rederiet havde endvidere paa anden Maade en Udgift af Grundstødningen paa c. 8.000 Kr. Skibet, der i beskadiget Stand er vurderet til 425.000 Kr., havde en Besætning paa 34 Mand og medførte 5 Passagerer.

Det er oplyst, at Kaptajnen, som hele Tiden fra det Øjeblik, da Skibet forlod Frihavnen, og indtil Grundstødningen fandt Sted, havde været paa Broen eller i Beskiklukafet, ved Passeringen af Lappegrundens Fyrskib udtalte til sin Styrmand: »Jeg antager, vi er $\frac{1}{2}$ Sm. af«. Han tog ingen Pejling og tænkte ikke paa at gaa noget vestligere, saa at han kunde faa Fyrskibet i Forlængelse af den Kurslinie, han skulde styre, og saaledes opnaa fuld Sikkerhed med Hensyn til sin Plads. Den Kurslinie, han har afsat paa Kortet, ses imidlertid at være tegnet kun godt $\frac{1}{4}$ Sm. Øst for Lappegrundens Fyrskib; dens Afstand fra de forskellige Grunde paa den svenske Kyst og fra Svinbådans Fyrskib er c. $\frac{3}{4}$ Sm.

Kaptajnen har forklaret, at han ikke husker, om han har tegnet Linien efter Øjemaal, eller han har brugt Passer, og Retten maa herefter gaa ud fra, at han har tegnet den paa Slump, ligesom han har bedømt Afstanden fra Fyrskibet efter et Skøn. En Linie afsat i samme Retning men $\frac{1}{2}$ Sm. af Fyrskibet fører knap $\frac{1}{2}$ Sm. fri af Grundene.

Under Sagen har Kaptajnen forklaret, at han i Virkeligheden ikke tror, at han har været saa langt fra Fyrskibet som $\frac{1}{2}$ Sm.: en Helsingørslods, som havde været om Bord paa Fyrskibet, har dog udtalt som sin Formening, at »St. Croix« var $\frac{1}{2}$ Sm. af. En nærmere Oplysning om Skibets Afstand under Passeringen har selvfølgelig ikke kunnet skaffes, men maa ogsaa blive uden Betydning for Spørgsmaalet om Kaptajnens Uforsigtighed.

Det er oplyst, at Strømmen den paagældende Aften var meget stærk og kom Nord fra, samt at en saadan Strøm i Almindelighed sætter ind mod den svenske Kyst. Kaptajnen har forklaret, at han vidste, at Strømmen var Norden, men ikke, at den var saa stærk, samt at han er kendt med, at en Nord fra kommende Strøm ofte sætter over mod Svenskekysten. Det kan i Almindelighed ikke betragtes som godt Sømandskab, at en Fører af et stort og kostbart Skib med en stor Besætning i usiglbart Vejr med fuld Fart uden Brug af Loddet løber saa nær ved Landgrunden, som Kapl. C. her har gjort — selv forudsat at hans Afstand fra Lappegrundens Fyrskib ikke havde været større end den af ham paa Kortet afsatte Linie viser — men det maa navnlig betragtes som ufor-svarligt i et Tilfælde som her, hvor det var ganske unød-vendigt at gaa saa nær Kysten, idet Farvandet var frit til den anden Side, og hvor Foreren burde regne med, at baade Strøm og Vind satte ind mod Land. Naar hertil kommer, at Kaptajnen har gjort sig skyldig i en saa alvorlig Pligtforsømmelse, som det under disse Omstændigheder maa anses at være, at han end ikke har bestemt sin affarende Plads med nogen Nojagtighed, uanset at dette med største Lethed havde kunnet lade sig gøre, men har baseret sin Kurs paa en saa skodesløst afsat Linie, kan han ikke undgaa efter Solovens § 293 at idømmes en Straf, som efter Omstændighederne findes at burde bestemmes til en Statskassen tilfaldende Bøde af 300 Kr. Han vil derhos have at betale Aktionens Omkostninger.

Lastemærket.

Vi har modtaget følgende:

For os smaa Skibsredere er dette et Spørgsmaal af stor Betydning. Skibsfarten lever under smaa Kaar og taaler derfor ikke store Byrder.

Jeg kan ikke indse, det er nødvendigt med Lastemærke. Saa vidt mig bekendt forliser ingen Skibe, fordi de er for dybt lastet. Synker et Skib er Aarsagen, at Vandet er trængt ind i Skibet et eller andet Sted.

Der er ingen Grund til at fordrø Lastemærke, men derimod til at nedlægge Forbud mod løse, usolide Kasser over Luger til Lasterummet. Kontrol med Skylight og Nedgange til Beboelse under Dækket.

Tager et dybt lastet Skib en svær Sø over, og Vandmassen kan komme ned i Skibet gennem et af de førnævnte Steder, vil det have Skibets Undergang til Følge. Kan Vandmassen derimod ikke komme ned i Skibet, løber den ud igen, hvor den er kommen fra, og der sker ingen Skade. —

Vi burde i alt Fald være fri for denne Lov, indtil de omliggende Lande, vi skal konkurrere med, fik samme Lov.

Angaaende Størrelsen af de Skibe, som skal have Lastemærke eller være fritaget, vil Loven virke retfærdigst ved at gaa langt ned, f. Eks. til 4 Reg.-Tons. At sætte Grænsen ved 50 Tons vil virke saaledes, at et Skib paa 49 Tons skal have Lov at laste mere end et andet Skib paa 53 Tons, hvilket vil være urigtigt og uretfærdigt.

Kan vi ikke blive fri for Loven, lad den da ramme os alle saa mildt som muligt. Det vil skabe mindst Utilfredshed og være det retfærdigste.

Carl Andersen.

Sk. Aladdin. Nykjøbing F.

Fragtmarkedet.

Det er for en Gangs Skyld glædeligt at kunne konstatere, at den forløbne Uge ikke kan opvise nogen Tilbagegang i et eneste Marked. Dette siger i og for sig ikke saa meget, eftersom Fragterne overalt er lave, men naar man betænker, at vi i lange Tider, hvis vi en Uge kunde møde Opgang, da næsten altid maatte meddele Nedgang en Uge eller to efter, saa har vi Lov til at fremhæve forannævnte Faktum, hvortil vi yderligere kan tilføje, at Tønden fremdeles er fast i de i forrige Uge nævnte Markeder, nemlig Azow, Østen og La Plata, ja Raterne er tildels højere. Ogsaa Østersømarkedet ligger delvis bedre, ligeledes Kulfragterne til Middelhavet. I alle de forannævnte Tilfælde drejer det sig kun om Smaating, men det er altid heldigt, at Bedringen viser sig flere Steder paa en Gang, og det er ingenlunde udelukket, at ogsaa Sortehavsfrafterne vil komme højere op, hvis Korntilførslerne bliver større, hvortil der er Udsigt. Fra La Plata (San Lorenzo Grænsen) sluttedes adskillige Dampere pr. Maj til 16/, medens det ikke er ret mange Uger siden, at Raten var nede paa 12/, og der er det gode ved Markedet, at der ogsaa er et ganske godt Begær for Juni Tonnage, som Rederne gennemgaaende holder i høj Pris, saa at der ikke effektueres mange Forretninger. Det Marked, der er mest Anledning til at klage over, er Nordamerika, som desværre er temmelig livløs.

Det østlige Marked har fragtet forholdsvis livligt til fuldtud hævdede og tildels højere Rater. Saaledes er der fra Kurrachi sluttet en halv Snes Dampere til 14/ à 14/3 til udsøgt Havn pr. Juni/Juli, og Kalkutta betalte 18/ Dødvagt til Dunkerque. Fra Birma betaltes for Ris 18/9 til Holland (Juni), 21/ Liverpool (Maj), begge 7.000 Tons. Baade, medens Bangkok betalte 21/3 til London (Juni). Java har taget nogle faa Dampere for Sukker til 25/3 à 26/3 pr. Juni/Juli. Paa samme Position kan faas 27/ for Bønner etc. fra Wladiwostock.

Sortehavet viser en ubetydelig Bedring, og Azow Markedet er fast. Der blev for Maj Tonnage fra Azow betalt indtil 8/ udsøgt Havn, 8/6 Hamburg for Baade indtil 3.500 Tons, men for store Dampere (5.000/7.000 Tons) er Raten omkring 7/9 any., 8/3 Hamburg. Fra Odessa eller Nikolajeff er Raten for store Baade til udsøgt Havn c. 6/6 ved Anlægning, men hidtil er der kun placeret ganske enkelte Dampere, og Raten er nærmest tvunget op ved Azows Fasthed. Sulina og Donauen er livløse. For Erts fra Poli betaltes sidst 8/7½ Rotterdam, 8/10½ Antwerpen, hvilket betegner en ikke ubetydelig Sligning.

Middelhavet ligger nærmest en Kende fastere, men Fragterne er endnu meget usle. Blandt Ertsbefragtningerne nævner vi 4/7½ Almeria Havn/Glasgow, 4/4½ Ayr, 4/6 Musel Harbour/Rotterdam, 8/3 Huelva/New York eller Baltimore, fri Dispatch, medens der paa »full terms« Basis betaltes 6/7½ Almeria Havn/Middlesbro, 6/4½ à 6/6 Carthagena/Rotterdam, 6/7½ Villaricos/Rotterdam. For Esparto fra Tripolis og/eller Tunis Kysten (2/4 Pladser) noteres 10/ à 10/6 til Englands Vestkyst, fra Aguilas eller Almeria 10/3 til Grangemouth, 11/6 Bristol. Ertsfragterne fra Bilbao er en Ubetydelighed højere, og der kan nu faas 4/3 til Middlesbro, 3/10½ Newport, 3/4½ Cardiff.

Nordamerika er et meget sløjt Marked, og Raterne holder sig lave. Kanada tager forholdsvis faa Baade for Sæsonen, og der har sidst ikke været betalt over 32/6 fra St. John, 36/3 Miramichi til Englands Vestkyst, medens en stor Dampere endog akcepterede 30/6 fra Westbay. For Kul betaltes 11/6 Baltimore eller Virginia/Manilla, 8/3 Newport News/Marseille. Bomuldspladserne tager næsten ingen Tonnage. Fra Golfen slutes næsten udelukkende Tommer, og der betaltes 70/ à 76/3 til U. K. eller Kontinentet, all efter Lade- og Løsepladsernes Antal, endvidere 100/ à 105/ til River Plate. Nogle enkelte Dampere sluttedes paa Timecharterbasis til 2/10½ à 3/ Dødvagt, Levering U. S., Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

La Plata Markedet viste et godt Begær for Maj- og tildels ogsaa Juni-Lastning. Jo mere prompt en Baad var, desto højere Rate kunde den faa. For Maj-Tonnage betaltes indtil 16/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn), pr. Juni betaltes 13/ à 15/ og pr. Juni/Juli 14/. Fra Bahia Blanca er Raten steget til 14/ pr. 1.—15. Juni.

Østersømarkedet ma siges at ligge bedre, idet Tonnage er betydelig knappere, samtidig med, at der noteres flere Laster. I hvert Fald er der ikke overdrevent mange danske Dampere ledige pr. Maj og tildels Juni, og hvis Rederne i de andre Lande, der er interesseret i Østersøsejls, vil holde deres Tonnage i Kurs, maa Fragterne nødvendigvis komme op, hvilket de haardt kan trænge til. Endnu forsøger Købmændene at faa Tonnage til de i forrige Uge nævnte Rater, men flere Steder har de været nødt til at maatte betale mere.

Kulfragterne viser hist og her lidt Opgang, og der effektueres mange Befragtninger i Ugens Løb. Blandt de sidste Afslutninger fra Østkysten, nævner vi: 3/7½ à 3/10½ Kronstadt, 3/10½ à 4/ Reval, 3/7½ à 3/9 Riga, 3/6 à 3/7½ Swinemünde, 4/ Forth/Wismar (1350), 3/10½ à 4/ Bandholm eller Nakskov (1200/1300), 3/10½ Middelfart (1400), 4/1½ Seaham/Memel (1300/1800), 3/6 Tyne/Ant-

(Fortsættes Side 299).

for Farvandet, paa 53° 0' 2" N. Br. 4° 47' 54" Ø. Lgd. og 53° 0' 12" N. Br. 4° 48' 14" Ø. Lgd.

1133. Vrag afmærket. Nieuwe Rotterdamse Waterweg NV. Ved Resterne af Vraget af Dampjernen »Nordsee», 3/4 Sm NV. t. V. for Indløbet til Nicuwe Rotterdamse Waterweg, er udlagt en grøn Lys- og Føjctone, der viser Lys med Formarkelser. 52° 0' 38" N. Br. 4° 0' 18" Ø. Lgd.

1134. Fyr tændt. Middelharnis, Haringvliet. Paa Hovedet af den 6-lige Demning ved Middelharnis Havn er tændt et grønt, fast Fyr. 51° 46" N. Br. 4° 11" Ø. Lgd.

1135. Dybde. Schaar van Oornst. Roompot. Zeegat van Zieriksee. I Schaar van Oornst, Roompot, er Dybden mellem Spidstønderne Nr. 1 a og 2 i Tundelinien 1. m. midtfarvands 3. m, og langs Stumpstønderne 4. 5, 6 og 7 6, m.

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

1136. Forestaaende Forandring af Fyr. Cherbourg, Frankrig. I 1909 foretages følgende Forandringer i Belysningen ved Cherbourg:

Det hvide, faste Fyr paa Fort Querqueville slukkes, og et fast Fyr tændes paa Hovedet af V.-Dæmningen. Det viser grønt Lys fra N. 60° V. gennem V. og S. til S. 70° Ø., i øvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 13. m. Lysevnen for det hvide Lys 11. Sm, for det grønne Lys 6. Sm. 13 m høj Fyrmast. 49° 40' 20" N. Br. 1° 39' 45" V. Lgd.

Paa S.-Hovedet af Ø.-Dæmningens N-lige Arm, ved Lobet gennem Dæmningen, tændes et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 8. m. Lysevnen: 6 Sm. 6 m høj Baake. 49° 39' 42" N. Br. 1° 34' 15" V. Lgd.

1137. Grund. Ile de Bas. En 7 m Klippegrund ligger ved Ile de Bas paa 48° 58' 28" N. Br. 3° 58' 55" V. Lgd., og er mulig den samme, som paa nogle Kort har Navnet Rocher de la Blanche. Man skal gaa rigeligt uden om Stedet.

1138. Vrag afmærket. Spithhead, Portsmouth, England. Trawleren »Blank Bonnic» er sunket paa Spithhead, 4 1/2 Kbl S. 52° V. fra Spit Fort. En grøn Vragtønde er udlagt ved Vraget. 50° 46' N. Br. 1° 6' 4" V. Lgd.

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

1139. Forestaaende Forandring af Fyr. Brest, Frankrig. I 1909 slukkes Quêlern hvide, faste Fyr.

Toulinguet røde, faste Fyr ombyttes med et Fyr med Tre-Formarkelser hver 18 Sek. Lyset er rødt fra S. 28° V. til S. 88° V., i øvrigt hvidt. Lysevnen: 15 1/2 Sm for det hvide, 11 1/2 Sm for det røde Lys. 48° 16' 50" N. Br. 4° 37' 46" V. Lgd.

I La Farquette grønne, faste Fyr indskræpes en rød Vinkel, der lyser fra N. 64° O. gennem Ø. til S. 78° Ø. 48° 15' 57" N. Br. 4° 44' 18" V. Lgd.

1140. Fyr forandres midlertidig. Ile de Penfret. Ile de Penfret Fyr forandres om kort Tid midlertidig til et rødt Lyxfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 4 Sek., Lysevnen: 12 Sm. 47° 43' 17" N. Br. 3° 57' 15" V. Lgd.

1141. Tønder udlagt. Plateau des Birvideaux, Belle Ile. Paa Plateau des Birvideaux er Arbejderne genoptaget. Seks hvide Spidstøtter er i c. 1/2 Kbl Afstand udlagt uden om Arbejdsstedet. 47° 29' 7" N. Br. 3° 17' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2902. Kjøbenhavn 1908.)

1143. Forestaaende Forandring af Fyr. Pointe des Dames. Ile de Noirmoutier. I 1909 forandres Pointe des Dames Fyr saaledes: Den røde Vinkel fra S. 50° V. til S. 80° V. borttages. Den røde Vinkel fra N. 5° V. gennem N. til N. 87° Ø. udvides til at lyse fra N. 15° V. gennem N. til N. 87° Ø. Lysevnen for-

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.

1106. Lanterne flyttet. Dagelykke Havn, Langeland V. Store-Bælt. Den hvide Lanterne ved Dagelykke Havn er flyttet fra S.-Mølens Hoved til Havnepladsen. Fyrene overet i V. t. N. leder til Havnen. (Danske Lods, Side 331. Fyr-Fort., Nr. 281.)

1107. Lanterne flyttet. Helligøder Havn, Bornholm, Østersøen. Den hvide Lanterne, der vistest fra Helligøder SV.-Møles Hoved, vises nu fra N.-Møles Hoved. (Kort Nr. 168. Danske Lods, Side 431. Fyr-Fort. Nr. 382.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1108. Stormsignal-Stationer oprettet. Sverrig. Stormsignal-Stationer med Signalmast og Opslag er oprettet ved Simrishamn, 55° 33' 27" N. Br. 14° 21' 32" Ø. Lgd., ved Snygebuk, 55° 20' 20" N. Br. 13° 21' 42" Ø. Lgd., og ved Trelleborg, 55° 22' N. Br. 13° 9' 20" Ø. Lgd. Desuden finder Opslag Sted ved Hvite-mølla, Kivik, Vik, Brautevik, Skillinge og Refhusen. (Kort Nr. 160 og 206.)

1109. Afmærkning inddraget. Uleåberg Distrikt, Bottniske Bugt, Finland. Afmærkningerne af Farvandet til Reuksenlathi er inddraget. 65° 14' N. Br. 25° 14' Ø. Lgd. til 65° 14' N. Br. 25° 18' Ø. Lgd.

1110. Fyrskibene »Nekman-Grund» og »Libau» forandret Farve, Rusland. Fyrskibene »Nekman-Grund» og »Libau» har nu i Stedet for en hvid, vandret Stribe, en bred, hvid, lodret Stribe. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 445. Kjøbenhavn 1909.)

1111. Vrag afmærket. Frisches Haff, Tyskland. I Frisches Haff er en Kahn sunket 400 m SV. fra Lysetunden i Königsberger Rønne. En Vragtønde, der viser front Blinkfyrt, er udlagt N. for Vraget. 54° 38' 15" N. Br. 20° 8' 33" Ø. Lgd.

1112. Semafor- og Stormsignalmast nedlagt. Schiewenhorst, Danziger Bucht. Semafor- og Stormsignalmasten ved Schiewenhorst er indtil videre nedlagt. 54° 20' 28" N. Br. 18° 56' 33" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1113. Ny Havnefyrtændt. Kolberg. Den 15de Maj 1909 tændtes det nye Havnefyrt i Tharnel paa det nye Lodsbygghus i Kolberg. Det viser hvidt Lys med

*) 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.

To-Fornørkelsor hver 12 Sek., Lys 8 Sek., Morke 1 Sek., Lys 2 Sek., Morke 1 Sek. 54° 11' 17" N. Br. 15° 33' 31" Ø. Lgd.

1114. Tønde udlagt. Kleiner Stromrücken. Stralsund S. S. for Ziegelgraben, ved Kleiner Stromrücken, er udlagt en sort Spidsstønde, mærket Stromrücken, 54° 17' 9" N. Br. 13° 8' 12" Ø. Lgd.

1115. Lossepladsen afmærket. Rügen. I 1909 udlægges i Farvandet om Kring Rügen en brun Tønde midt paa Lossepladsen paa følgende Steder: V. for Neundorf—Plogslagen, 51° 32' N. Br. 13° 0' Ø. Lgd. I Lühnen, 54° 35' N. Br. 13° 9' 25" Ø. Lgd. I Vitter Boddien, 54° 33' 30" N. Br. 13° 8' Ø. Lgd. I Grosser Werder ved Prahmort, 54° 26' N. Br. 12° 57' 40" Ø. Lgd. I Barth Boddien 54° 24' 18" N. Br. 12° 44' 42" Ø. Lgd. I Bodstedter Boddien, 54° 24' N. Br. 12° 19' Ø. Lgd. I Sauter Boddien, 54° 18' 30" N. Br. 12° 27' Ø. Lgd. I Patowter Bucht, 54° 21' 12" N. Br. 13° 5' Ø. Lgd. Ved Dänholm er de fire Hjorter af Lossepladsen hvert afmærket med en brun Tønde, 54° 18' 30" N. Br. 13° 8' 39" Ø. Lgd., 54° 18' 28" N. Br. 13° 8' 54" Ø. Lgd., 54° 18' 13" N. Br. 13° 8' 51" Ø. Lgd. og 54° 18' 15" N. Br. 13° 8' 37" Ø. Lgd.

1116. Lys- og Fløjtønde udlagt. Plantagenet Grund. Bankønden paa Plantagenet Grund er nu ombyttet med Lys- og Fløjtønde; den ligger paa 54° 39' 40" N. Br. 12° 46' 25" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1059, Kjøbenhavn 1909.)

II. Kattegat og Skagerrak.

1117. Stormvarsel-Station oprettet. Sverrig. Ved Klidskøbenhavn er oprettet en Stormvarsel-Station med Signalmast og Opslag, 57° 56' 43" N. Br. 11° 32' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 196 og 211. Danske Lods, Side 222.)

1118. Afmærkning forandres. Jomfrulandsrevet, Norge. Om kort Tid faar Stagen paa Jomfrulandsrevet to opadvendte Koste. (Kort Nr. 196.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1119. Afmærkning forandret. Næsnekroken, Norge. Afmærkningen i Næsnekroken er nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 233. Kjøbenhavn 1909.)

1120. Fyr forandres. Fra 1ste Juli 1909 vises Søndre Katland Fyr hertiligblinkende, rodt Lys midt i Løbet mellem Røvsøskar og Røvsøkraka til Lysgrænsen S. 72° V., i øvrigt uforandret.

Fra 1ste Juli 1909 vises Sørløngø Fyr grønt Lys fra N.-Kant af den røde Vinkel N. 84° V. til fri N. om Skarøholmene, i øvrigt uforandret.

Fra 1ste Juli 1909 vises Lyngø Fyrhøje, Gaasværoen, rodt Lys, i Stedet for en grønt, fra S. 37° Ø. til midt imellem Stillebanen og Frihørgolmenen, i øvrigt uforandret.

Kølsøhavn Fyrhøje forandres til at vise Lys med Fornørkelsor.

Vardo Molefyr forhøjes og forandres. I 1909 tændes en Fyrhøje paa Haanmøsskær ved Bjørnsund. 62° 53' 20" N. Br. 6° 49' 35" Ø. Lgd.

Kommelines Fyrhøje viser Lys med Fornørkelsor og ikke rodt og hvidt vekslende Lys. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 777. Kjøbenhavn 1909.)

1121. Forestaaende Tænding af Fyr. Liste, Sydt. Tyskland. I Efteraaret 1909 tændes List-Pegelhavs røde og hvide fyrr. Det viser hvidt Lys fra N. 12° V. til N. 10° Ø., rodt Lys fra N. 10° Ø. til N. 32° Ø., hvor det i Lister Dyb dog til Dels skjules af Dynerne ved Ellenbogen, hvidt Lys fra N. 32° Ø. til N. 67° Ø., rodt Lys fra N. 67° Ø. gennem Ø. til S. 72° Ø., hvidt Lys fra S. 72° Ø. gennem S. til S. 48° V. Flammens Højde: 62 m. Det vises fra det 8 m høje Hus til Vandsandsmaaling ved List. 55° 1' 8" N. Br. 8° 26' 42" Ø. Lgd. (Kort Nr. 150 og 180.)

1122. Forandring af Fyr. Rote Kliff, Sydt. I sidste Halvdel af Maj 1909 forandres Rote Kliff Fyr, og i den Tid kan det brændte uregelmaessigt. Det kommer til hver 3. Minutter at vise fast Lys med Blus, saaledes: fast Lys 129 Sek., Morke 18 Sek., Blus 10 Sek., Morke 21 Sek., (Kort Nr. 150 og 180.)

1123. Grunde Steder fundet. Loreley Bank NB. NO. for Loreley Bank er fundet flere grunde Steder med 9: a 10 m Dybde ved Springtidss Lavvande. De ligger spredt mellem 54° 11' 42" og 54° 12' 37" N. Br. 7° 59' 54" og 8° 1' 07" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

1124. Tønder flyttet. Mittelgrund, Kugelhøke, Eiben. Ved Mittelgrund har Farvandet forandret sig. Den V-lige Tønde med kryds er derfor flyttet e. 950 m V. hen, til 53° 57' N. Br. 8° 43' 45" Ø. Lgd., og den V-lige sorte Spidsstønde e. 900 m V. hen, til 53° 56' 6" N. Br. 8° 36' 20" Ø. Lgd.

1125. Sminnevevssplads afmærket. Cuxhaven, Eiben. Fra 7de Juni til 31te August 1909 afholdes Sminnevevser ved Cuxhaven, uden for Farvandet mellem Tønde 14 og 17. Pladsen er afmærket med røde Tønder med rodt Flag og spærret for al Sejlads. S. for Kugelhøke og V. for Farvandet afholdes ogsaa Hvelser. Pladserne er desuden kendelige ved Minkraner og mindre dampere, som ligger ved den og om Natten vises to hvide Lanterner ledret for hinanden.

1126. Tønder udlagt. Nordgründe, Weser. De to sorte Spidsstønder er nu til Forsøg udlagt paa Nordgründe. Tønde I har Trekant med Spidsen opad og ligger i 7m Vand. Tønde II ligger i 5½ m Vand. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1067. Kjøbenhavn 1909.)

1127. Forandring i Afmærkning. Weser. I Weser Farvand ligger den røde Spirtønde J nu i 12 m Vand, 53° 45' 55" N. Br. 8° 10' 27" Ø. Lgd., og den røde Spirtønde K i 12 m Vand, 53° 45' 14" N. Br. 8° 11' 43" Ø. Lgd. Ved Vraget af »Willehmine«, paa Ø. Siden af Alte Mellum, XXV. for Spirtønde L, er rejst en Slæde med Vindhjort, og Vragtønden inddraget.

I Wulstort Farvand ligger følgende Tønder nu saaledes: Spirtønde R i 6½ m Vand, 53° 43' 07" N. Br. 8° 23' 07" Ø. Lgd. Spirtønde S i 7 m Vand, 53° 42' 87" N. Br. 8° 23' 59" Ø. Lgd. Spirtønde T i 7 m Vand, 53° 41' 20" N. Br. 8° 24' 39" Ø. Lgd. Lys- og Klokketønde U i 8 m Vand, 53° 40' 28" N. Br. 8° 24' 57" Ø. Lgd. Spirtønde V i 9 m Vand, 53° 38' 54" N. Br. 8° 25' 52" Ø. Lgd. Spirtønde W i 7½ m Vand, 53° 38' 54" N. Br. 8° 26' 51" Ø. Lgd. Spidsstønde 17 i 7½ m Vand, 53° 42' 57" N. Br. 8° 24' 57" Ø. Lgd. Spidsstønde 18 i 7½ m Vand, 53° 41' 16" N. Br. 8° 25' 22" Ø. Lgd. Spidsstønde 19 i 5½ m Vand, 53° 40' 10" N. Br. 8° 25' 27" Ø. Lgd.

Det øvre Fedtervarer Farvand kan kun beses af Fartøjer med ganske ringe Dybgaende, og næsten kun ved Hølvande.

1128. Sminnevevssplads afmærket. Jæde. Fra Begyndelsen af Juni til midt i August 1909 afholdes Øvelser i Jæde. Pladsen begrænses mod N. af en Linie i V. l. S. gennem Tønde V., mod Ø. af en Linie i N. ½ V., afmærket med to røde Tønder med rodt Flag, mod S. af en Linie i V. l. S. gennem Tønde X, mod V. af Videl. Fra 28de Juni til 1ste Juli gaar N.- og S.-afrejsen gennem Tønderne 16 og 7e. Ved Pladsen, der er spærret for al Sejlads, ligger desuden Minkraner og Damptrøjer. Anvisninger skal ubetinget følges.

1129. Midtørlige Fyr tændt. De Knock, Ems. Under Uddybningsarbejdet i Østfriesiske Gaatje er paa Ø.-Hovedet af De Knock tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. 53° 20" N. Br. 7° 2' 2" Ø. Lgd. Paa Øiget er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde, 9 m.

1130. Fyr forstærkes og forandret. Viheland, Zeegat van Terschelling, Holland. Under Arbejdene paa Forstærkning af Vihle høje, røde og hvide Fyr er det til Dels formørket over Grundene S. for Øen, 53° 17' 2" N. Br. 5° 37' 2" Ø. Lgd.

1131. Vager inddraget. Hoek van de Ven, Zuidzee. Varet af »De drie Ghebreeders« ved Hoek van de Ven er borttaget. Vageren er inddraget. 52° 44' 2" N. Br. 4° 17' 2" Ø. Lgd.

1132. Tønder udlagt. Sminnevevsspladsen, Texelstroom. Til Brug ved Sminnevevser er i Texelstroom udlagt to røde og sort tærnede Stumpstønder, uden

oges til 16, Sm for det hvide, 13, Sm for det røde Lys. I øvrigt bliver Fyret uforandret. 47° 0' 41" N. Br. 2° 13' 16" V. Lgd.

1143. Klokketårns ombyttelse med Lys- og Klokketårns. Chaussée des Boeuifs. Ile de Noirmontier. I 1909 ombyttedes den røde Klokketårns SV. for Chaussee des Boeuifs med en rød Lys- og Klokketårns, der viser hvidt, fast Lys. Lysevnen: 13 Sm. 46° 55' 4" N. Br. 2° 28' 0" V. Lgd.

Samtidig forandres Fyret Pointe des Dames.

1144. Baake genopført. Le Couronneau. Pertuis Breton. Ile de Ré. En sort Jernbaake med Cylindere er opført paa Le Couronneau, og den sorte Tårns, som midlertidig var udlagt ved Grunden, inddraget. 46° 12' 52" N. Br. 1° 20' 35" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2731. Kjøbenhavn 1908.)

1145. Tønder og Lægtere udlagt. Plateau de Rochebonne. Arbejderne paa Plateau de Rochebonne er genoptaget. Otte hvide Fortøjninger er udlagt uden om La Congrèe. En rød Lægter med tre Master og Indretning til Ginstelegratring, mærket »Rochebonne«, er udlagt 1 1/2 Sm NNØ. for La Congrèe. Den viser Fyr som Ankerligger. En lille Dampet og to Lægtere ligger om Natten 1 1/4 Sm NNØ. for La Congrèe. De viser Fyr som Ankerliggere. 46° 12' 10" N. Br. 2° 25' 35" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2267. Kjøbenhavn 1908.)

1146. Fyr tændt. Puerto de Lequeitio. Spanien N.-Kyst. Paa Bolgebrøderen ved Puerto de Lequeitio er tændt et rødt Fyr. Flammens Højde: 12 m. Bolgebrøderen dannes med den San Nicolas Indløbet til Havnen.

1147. Midlertidig Fyr tændt. Southwest Ledge. New London Harbor. Connecticut. Forenede Stater i Nord-Amerika. Et midlertidigt, rødt, fast Fyr er tændt paa SV-Siden af Fyrtaarnet, som bygges paa Southwest Ledge. Flammens Højde: 6 m. Southwest Ledge Lystønde er permanent inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 257. Kjøbenhavn 1909.)

1148. Tønder udlagt. Northport Bay. Huntington Bay. Long Island Sound. New York. I Northport Bay er en Tønde Great Neck Flats North Spiritønde Nr. 5 udlagt i 2, m Vand, fra Winkle Point høje Kant i S. 19 1/2° V. og fra Lloyd Harbor Fyr i S. 84 3/4° Ø. Little Neck Point Spidstønde Nr. 4 er i 3, m Vand udlagt, fra Flagslangen i N. 61 1/2° Ø., og fra Duck Island Bluff vestre Kant i S. 14 1/2° Ø.

1149. Forandring i Armærkning. Ambrose Channel. New York Lower Bay. Ambrose Channel Stumpstønde A C 15 er ombyttet med en sort Lystønde, mærket A C 15, som viser hvidt, fast Lys. Den ligger i 9, m Vand. En sort Spiritønde Nr. 15 er udlagt som Mærketønde ved Lystønden. Ambrose Channel Stumpstønde A C 19 er ombyttet med en sort Lystønde, mærket A C 19, som viser hvidt, fast Lys. Den ligger i 10, m Vand. En sort Spiritønde Nr. 19 er udlagt som Mærketønde ved Lystønden.

1150. Fyr tændes. Mobjack Bay. Chesapeake Bay. Virginia. Den 20de Maj 1909 tændes et hvidt, fast Fyr paa S.-Enden af Grunden ud for Cedar Point. Flammens Højde: 5 m. Det vises fra en sort Baake, som staar i 3, m Vand, paa V.-Siden af Indløbet til East River, 2 Sm N. 59 3/4° Ø., fra Severn River Fyr. 37° 21' 19" N. Br. 76° 21' 19" V. Lgd.

Samtidig inddrages Cedar Point Flats Spiritønde Nr. 1 permanent.

1151. Tønder udlagt. Bahia Honda Harbor. Hawk Channel. Florida Reefs. Florida. Ved Indløbet til Bahia Honda Harbor er følgende Tønder udlagt: Bahia Honda Sea ledret stribe Spidstønde, i 9, m Vand, c. 9 Sm V. for Sombro Key Fyr, fra Bahia Honda Island høje Kant i S. 12 1/2° V., og fra Sombro Key Fyr i S. 72 1/2° V. Bahia Honda Starboard Entrance rode Spidstønde Nr. 2 i 7, m Vand, fra Bahia Honda Island høje Kant i S. 50 1/4° V., og fra Sombro Key Fyr i N. 88 1/2° V. Bahia Honda Port Entrance sorte Stumpstønde Nr. 1/2 i 8, m Vand, fra Bahia Honda Island høje Kant i S. 53 1/2° V., og fra Sombro Key Fyr i N. 86 1/4° V.

werpen (1450), 3/1 1/2 Hamburg (1700/1800), 5/9 Alger, 6/1 1/2 à 6/3 Marseille, 6/3 à 6/6 Genua, 5/10 1/2 Port Said. Fra Cardiff har der været sluttet til 4/10 1/2 à 5/ Kronstadt. Pres. 5 à 5 1/4 Bordeaux, 7/ Barcelona, 6/4 1/2 à 6/9 Genua eller Savona, Pres. 6 3/4 à 7 Alger. 7 1/2 Marseille, 5/7 1/2 Malta, 7/6 à 7/9 Venedig eller Ancona. 6/3 à 6/6 Konstantinopel, 7/7 Colombo, 14/9 Bangkok, 6/ Las Palmas, 6/6 Dakar, 11/ à 11/3 River Plate.

Fra Sø og Land.

Ved de fornylig afsluttede Maskinisteksaminer ved Orlogsværftet indstillede sig: Til Maskinisterprøven 18, hvoraf 13 bestod. Til den almindelige Maskinisteksamen 94, hvoraf 73 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamen indstillede sig i Hovedprøven 20, hvoraf 18 bestod; i Hjælpefagene 1, der ikke bestod; i Maskinfagene 3, hvoraf 1 bestod, og i Tillægsprøven i Elektroteknik 55, hvoraf 40 bestod.

Havarier og Forlis.

Havflotten. Motorskonnert af Bagenkop, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Kiel med en Ladning Singels, sprunget løk og sunket paa 14 Favne Vand SV. for Gulstav. Mandskabet, to Mand, blev reddet af en Kvas, »Marie« fra Bagenkop.

Star, 3. m. Skonnert af Vordingborg, har været paa Grund ved Dragør, men er med Svitzers Assistance atter kommen flod og indkommet hertil, hvor Dykker har undersøgt Skibet, som viste sig at være ubeskadiget.

Johanne Kirstine, Motorskonnert af Halmstad, paa Rejse fra Halmstad til Nykjøbing S. med Træ, er i Folge »Ritz. Bur.« d. 18. ds. strandet Syd for Hundested Havn.

Mandskabet er gaaet fra Borde; saafremt Stormen vedbliver, vil Skibet sandsynligvis blive Vrag.

Holger, Jagt af Mariager, paa Rejse fra Mariager til Høbro tornede den d. 14. ds. mod en Bro ved Fabrikken »Dania« og fik Forstævnen og en Del af Takkelagen beskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet »Gulfax«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibs-Aktieselskabet Skandia, Kjøbenhavn, foretoges d. 15. ds. officiel Prøvetur i Suedet, 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 248' 0" langt, 38'—0" bredt og 16'—5" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade-Kondensation paa 700 ind. Hestes Kraft.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fæste Handlende. Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schübert, ank. Antwerpen 13./5. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 13./5. — Algarve, Borries, afg. Riga 17./5. til Petersborg. — Angelo Danc, Wiencke, afg. Bergen 18./5. til Haugesund. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Reval 17./5. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, afg. Tunis 17./5. til Candia. — Arkansas.

(Fortsættes Side 301).

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

1152. Behoeshuse opført. Southwest Pass Fyrstation. Mississippi River. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Southwest Pass Fyrstation er opført tre halvanden Engge høje livide Behoeshuse. De staar paa Værflet, som forlinder Fyrhuset med Fierren og Baadhuset. 400 m SV. her, med 30 m Indvieses Afstand, det nærmeste 95 m fra Tærnet.

1153. Klokketønde flyttet. Tasmanian Shoal. Ponce Harbor. Porto Rico. Den 11te Maj 1909 flyttes Tasmanian Shoal Klokketønde c. 2½ Kil Sv. hen i 9. m Vand paa SV-Enden af Grundten. Fra Ponce Harbor ligger de Ledelyr i S. 10½° V., og fra Fries Island højre Kant i S. 72½° V.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1154. Forandring af Fyr. Fyrskibene „English Bank“ og „Panola Rock“. Rio de la Plata. Argentina. Fra den 1ste Juni 1909 vises Fyrskibene „English Bank“ og „Panola Rock“ et todt, fast Fyr fra den agterste Mast; de øvrige Fyr i Fyrskibene er uforandret. 35° 7½' N. Br. 55° 54½' V. Lgd., og 34° 55' S. Br. 56° 26' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1155. Fyrs Beliggenhed. Punta Polveraja. Elba. Italien. Fyret paa Punta Polveraja ligger 570 m N. 24° Ø. fra den trigonometriske Station ved Punta Fornace. 42° 47' 37" N. Br. 10° 6' 40" Ø. Lgd. (Se Efterretninger for Søfarende Nr. 1095. Kjøbenhavn 1909.)

1156. Lystønde flyttet. Pola. Østerrig-Ungarn. Lystønden i Pola Forhav er flyttet 1 Kil N. 32° V. hen, og ligger nu 900 m N. 15° V. fra Fyret paa Cap Compare. 44° 52½' N. Br. 13° 47' ½' Ø. Lgd.

1157. Belysning og Afmærkning. Sfax. Tunis. Til Sfax Havn, hvori Dybden er 6½, er gravet en 1400 m lang Rende med 6½ m Vand, der gaar i N. 38° V., og indvider sig udad mod S. Ved Yderkanten af Udvidelsen ligger en Lystønde med rødt Lys tilvenstre og en Lystønde med hvidt Lys tilhøjre. Herfra er opført 5 Baaker tilvenstre og 4 Baaker tilhøjre, hvoraf de indreste staar ved Indløbet til Bassinet. Baakerne tilvenstre viser rødt, tilhøjre hvidt Lys. Et rødt, fast Fyr er tænkt paa Havnekajen midt for Løbet. 34° 43' 44" N. Br. 10° 46' 57" Ø. Lgd. En rød Baaketønde ligger tilhøjre og en sort Baaketønde tilvenstre ved Udvidelsen af Renden. Længs dens Sider er anbragt fire d'Alber. Der er Lodstvang for Skibe paa over 100 Tons.

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

1158. Baager opført, Fyr brænder regelmæssigt. Port Sudan. Røde Haa V.-Kyst. Ved Indløbet til Port Sudan er følgende Baaker opført:

Paa Revet. 11½ Kil S. 28° Ø. fra Fyret paa N-Siden af Indløbet til Havnen; en 5 m høj Stang med sort og hvid tærnet Skive. 19° 35½' N. Br. 37° 14' ½' Ø. Lgd.

Paa Revet. 5 Kil S. 26° Ø. fra samme Fyr, en 5 m høj Stang med sort og hvid tærnet Skive. 19° 35½' N. Br. 37° 14' ½' Ø. Lgd. Paa Towarrit Elhow en brun, 5 m høj Stang. 19° 29' N. Br. 37° 17' ½' Ø. Lgd. Paa Towarrit Elhow en Fyrene ved Port Sudan brænder nu regelmæssigt. (Se Efterretninger for Søfarende Nr. 596. Kjøbenhavn 1909.)

1159. Fyr forandret. Elephant's Back. Aden. Gulf of Aden. Elephant's Back Fyr er nu slukket og det nye Fyr paa Toppen af Forbjærget tændt. (Se Efterretninger for Søfarende Nr. 874. Kjøbenhavn 1909.)

1160. Fyr tændt. Andovoranto. Madagascar Ø.-Kyst. Et hvidt, fast Fyr er tænkt ved Andovoranto, paa Sandpynten 630 m N. for Mundingen af Jaroka,

80 m fra Kysten. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 5 Sm. 18° 56' 30" S. Br. 49° 6' 45" Ø. Lgd.

1161. Fyr slukket. Zalattaung Island. Sandoway River. Bay of Bengal. Birma. Det røde, faste Fyr paa V-Pynten af Zalattaung Island er slukket. 18° 32½' N. Br. 94° 13' ½' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anmærket; T: Tillæg. Korts eller Bogs Nr.

Sverrig: Tillæg Nr. 5 til Svenska Løsen af 1904. Stockholm 1909.

England:

England, E., Harwich Harbour. 4 sh.

—, E., River Tyne Entrance. 3 sh.

Scotland, W., Island of Mull, Loch na Keal. 2 sh.

England, W., Great Ormes Head to Liverpool. 3 sh.

Ireland, E., approaches to Wexford Harbour. 3½ sh.

Red Sea, W., approaches to Mohamed Gull. 3 sh.

China, Yangtse Kiang. Sheet I. Shanghai to Nanking. 3 sh.

—, Sheet II. Nanking to Tung Lu. 3 sh.

—, Sheet III. Tung Lu to Hankau. 3 sh.

—, sketch of the Poyang Lakes. 3 sh.

—, N., Kinchuan to Terminal Head, including Kwang Tung Peninsula. 4 sh.

—, S. America, Rio de la Plata, River Parana, Parana (tuzuzo to Corrientes), Parts I., II. and III., from the Parana Guazu to Ceibal.

—, 2½ sh.

—, S. America, Rio de la Plata, River Parana, Parana (tuzuzo to Corrientes), Parts IV., V. and VI., from Ceibal to Parana. 2½ sh.

—, West Indies, Anguilla to Puerto Rico, showing the approaches to the

Virgin Islands. 3 sh.

—, West Indies, Puerto Rico. 3 sh.

—, Supplement 1909 relating to The Channel Pilot. Part II. Seventh

edition. 1906. (Corrected to April 1909.)

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Forandringer og Tilløbsjer Nr. IV til International Signalbøg 1901. Maj 1909. Udlævers gratis.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 63.

Sunket Vrag. Fyrskibet „Falsterboret“ NV. Østersøen.

Ifølge Telegram fra Lodskaftapaen i Malme er en Galease sunket c. 2 Sm. N. V. r. V. fra Fyrskibet „Falsterboret“, i c. 15 m Vand. Mastetopperne ere netop synlige i Vandkorpen. Vraget vil snarest muligt blive afmærket.

Mærneminstriets Admiralitets-Departement, den 19. Maj 1909.

Petersen, afg. Newcastle 18./5. til New York. — Arno, Struberg, dokker ber. — Anroa, Fischer, afg. Petersborg 14./5. til Rotterdam. — Baron Stjernblad, Tberkildseu, pass. Brunsbüttel 17./5. for Riga. — Beira, Lunge, ank. Tarragona 18./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 18./5. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Livorno 18./5. til Naples. — Christian IX, Holm, ank. hertil 19./5. — Dagmar, Bøgvad, afg. Gibraltar 14./5. hertil. — Douro, Søberg, ank. Lissabon 16./5. — Florida, Andersen, ank. Bucnos Aires 12./5. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 17./5. — Garouac, ank. Petersborg 12./5. — Georgios I, Sørensen, pass. Holtenau 17./5. for Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 13./5. til Kristiansand. — Hengest, Muuch, afg. herfra 17./5. til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Dunkerque 18./5. til Swansea. — Jolautha, Simonsen, afg. herfra 17./5. til Königsberg. — Kasan, Hansen, ank. Libau 12./5. — Kentsucky, Andresen, ank. Boston 9./5. — Kursk, Gommessen, pass. Quessant 18./5. hertil. — Leopold II, Rasmussen, afg. Hull 17./5. til Windau. — Loire, afg. Dunkerque 16./5. hertil. — Louise, Kruse, ank. Petersborg 15./5. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 6./5. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 18./5. til Malaga. — Morsø, Øst-Jacobsen, afg. herfra 18./5. til Antwerpen. — Moskov, Jonsen, ank. Riga 18./5. — Nicolai II, Klauseu-Kaas, pass. But of Lewis 17./5. for Aalborg. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Hammond 18./5. for Havre. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Riga 15./5. — Omsk, Harder, ank. Windau 15./5. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 8./5. til New York. — Pennsylvania, Gøtsche, dokker her. — Permi, Christensen, pass. Brunsbüttel 16./5. for London. — Pregel, Iversen, afg. Petersborg 18./5. til Riga. — Ribberhuus, Bøunelykke, afg. herfra 18./5. til Riga. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 19./5. for Antwerpen. — Saxo, pass. Holtenau 18./5. hertil. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 8./5. til Baltimore. — Tiber, Bech, afg. herfra 17./5. til Petersborg. — Tyr, Thanning, dokker her. — United States, Wulff, ank. hertil 11./5. — Vendsyssel, afg. herfra 17./5. til Riga. — Viking, Meyer, afg. Arendal 17./5. Nord paa.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Montevideo 6./5. til Danmark. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Halifax 2./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Chatham 14./5. — Wladimir Roitz, Olsen, afg. Rotterdam 17./5. til Piræus. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. St. John 11./5. til Cork. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Alguiras 11./5. til Petersborg. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Licata 12./5. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Ingraport 12./5. til London. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Blyth 14./5. til Kronstadt. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 12./5. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Burntisland 15./5. til Swinemünde. — Newa, Dahl, afg. Nicolaieff 15./5. til Aarhus.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Blyth 15./5. — Nautik, Nielsen, ank. Blyth 17./5. — Nordsøen, Gram, afg. Goole 17./5. til Kjøbenhavn. — Ellen, Hansen, ank. Antwerpen 16./5. — Fylla, Lauritsen, afg. Esbjerg 18./5. til Goole. — Napoli, Brinch, afg. Havnefjord 15./5. til South Shields. — Dagmar, Mathiasen, ank. Gefte 16./5. — Nerma, Schiff, pass. Helsingør 15./5. til Riga. — Alfa, Sørensen, pass. Holtenau 17./5. for Bridport. — Laura, Petersen, ank. Abo 15./5. — Hebe, Gregersen, ank. Helsingør 16./5. — Inger, Larsen, ank. Montrose 17./5.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Windau 12./5. — I. N. Madvig, Halm, afg. Blyth 13./5. — Hamlet, Jørgensen, ank. Blyth 14./5. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 13./5. — Rolf, Reese, afg. Riga 17./5. — Niels R. Fiussen, Olsen, afg. Blyth 13./5.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Nørre Sundby 18./5. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Grangemouth 10./5. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 17./5. — Elna, Ratje, afg. Palamos 14./5. — Therese, Pedersen, ank. Hartlepool 16./5. — Simone, Møller, afg. Tyne Dock 18./5. — Jeanne, Løffer, ank. Tayport 17./5. — Vera, Riso, ank. Berwick 17./5. — Daisy, Lagesen, ank. Langrør 11./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Riga 18./5. — London, Bom, ank. Kronstadt 14./5. — Paris, Tholander, afg. Windau 16./5. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, afg. Cardiff 18./5. til Dakar.

Mærcur. Berlin, Krogh, ank. Bathurst 8./5. — Wien, Boeck Hansen, afg. Bathurst 24./4. til Dunkerque. — Roma, v. Thun, afg. Dakar 6./5. til Bremen.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Kronstadt 14./5. — Russia, Poulsen, ank. Kronstadt 15./5. — Carl Hecksher, Starck, ank. Rouen 14./5. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 16./5. — Normannia, Erichsen, afg. Nicolajeff 30./4. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 1./5. — Canadia, Jespersen, ank. Filadelfia 17./5. — Livonia, Skov, ank. Newcastle 13./5.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Leith 6./5. — Patria, Dam Larsen, ank. Grimsby 14./5. — Gratia, Sørensen, afg. Riga 15./5. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 12./5.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Newport Mon 14./5. — Gallia, Pedersen, afg. New Orleans 27./4. — Caledonia, Storm

Hansen, afg. Peuscola 1./5. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rouen 9./5. — Kotonia, Rasmussen, afg. Matauzas 14./5.

Inga, Flandria, Hansen, ank. Kronstadt 15./5. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kronstadt 14./5. — Granaria, Jørgensen, ank. New York 14./5. — Estonia, Winckler, ank. Riga 13./5.

Dan, Fionia, Hansen, ank. Helsingfors 12./5. — Selandia, Troensegaard, afg. Haraldsby 17./5. — Scalia, Jensen, ank. Mosepoint 17./5. — Frumentia, Andersen, afg. New Orleans 22./4. — Boscia, Skovgaard, afg. Pensacola 30./4.

Ocean, Philadelphia, Jørgensen, ank. Plymouth 12./4.

Dannebrog, Amalienborg, Petersen, ank. Fairwater 19./5. — Flynderborg, Jørgensen, ank. Petersborg 11./5. — Fredensborg, Fischer, ank. Kronstadt 18./5. — Rosenborg, Sørensen, ank. Riga 10./5. — Stegelborg, Lund, ank. Stettin 14./5. — Stjerneborg, Lund, ank. Kronstadt 14./5. — Uranionborg, Schmidt, afg. Sunderland 12./5. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1888. Klampenborg, Winther, ank. Kjøbenhavn 18./5. — Silkeborg, Pedersen, afg. Windau 16./5. til Calais. — Tuborg, Schmidt, ank. Petersborg 12./5. — Ulfborg, Møllerup, afg. Kjøbenhavn 16./5. til Tyne. — Vordingborg, Palsbo, afg. Hull 18./5. til Pernau.

Neptun, Aggersborg, Jørgensen, ank. Rotterdam 17./5. — Taarnborg, Matzen, ank. Petersborg 15./5.

Høneborg, Høneborg, Christiansen, ank. Helsingør 15./5.

Skjoldborg, Skjoldborg, Sørensen, ank. Petersborg 15./5.

Svendborg, Anna Mærsk, Møller, ank. Kronstadt 13./5. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Windau 15./5. til Ghent.

Havet, Fyen, Andersen, ank. Riga 15./5.

Rossia, Generalkonsul Elissejef, Kofoed, ank. Grimsby 12./5.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Snez 12./5. til Singapore. — Tranquebar, van Denrs, ank. Cochin 15./5. — Cathay, Kruse, afg. Marseille 17./5. til Havre. — Pangan, Knudsen, ank. Middlesborough 15./5. — Bintang, Gabe, afg. Suez, 7./5. til Colombo. — Samui, Licht, ank. Bangkok 6./5. — Champon, Hansen-Raun, afg. Port Said 16./5. til London. — Bandon, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 7./5. — Indien, Berg, oplagt i Kjøbenhavn. — Sibirien, Rambusch, ank. Beira 11./5. — Cambodia, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. Portland 7./5. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 16./5. til Havre. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 13./5.

Torm, Sara, Jensen, ank. Rotterdam 15./5. — Helene, Sørensen, afg. Pernau 17./5. — Agnete, Petersen, afg. Methil 18./5. — Hermia, Hansen, ank. Methil 18./5. — Alice, Schultz, afg. Libau 14./5.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brorsen, ank. Stralsund 16./5. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kiel 15./5. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Swinemünde 18./5. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Stettin 17./5. — N. F. Høffding, van Denrs, ank. Burntisland 16./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Helsingør 14./5. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. Kjøbenhavn 17./5. — Peter Willemoos, Møller, ank. Stugsund 15./5.

H. Kirschner, Edison, Jørgensen, afg. Grimsby 18./5. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 10./5. til Portusala. — Newton, Andersen, ank. Spezia 15./5. — Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16./5. — Nivingston, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 8./5.

Frøen, Austa, Bagger, afg. Antwerpen 16./5. til Aarhus. — Freja, Nielsen, ank. Grenaa 14./5. — Vera, Thing, ank. Windau 15./5.

Skandia, Gulfaxe, Tingberg-Ankersen, ank. Leith 19./5. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 19./5. — Rimfaxe, Faber, ank. Wyburg 16./5.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Windau 13./5. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Svendborg 10./5. — Ove Gjedde, Jans, afg. Methil 18./5. til Abo.

Sejlskibe.

Rønne, Gudmund, Westh, ank. Kalmar 9./5. — Leif, Nielsen, afg. Kalmar 9./5. — Laurentine Emilio, Andersen, ank. Fakse 9./5. — Amalie, Nielsen, ank. Danzig 12./5. — Magnna, Hansen, ank. Karlskrona 13./5. — Freja, Bech, ank. Selvsborg 13./5. — Ane Cathrine, ank. Aarhus 13./5.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsart. — Kjøbenhavn, d. 21. Maj 1909. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Lastemærket. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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

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.

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

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige taate
Premier. Agentorer i de Beste Proviinsbyer.

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

**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. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klasses dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

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.**

**Forlang kun John Crabbie's
scotch Whisky**

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincos“. Telefon 3283.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

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.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISEMENTS 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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 23. Maj 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Anlants **Toldbodvej 22.**
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Løsebjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Patet
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.



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

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.

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

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

Køb Deres Forbrug af

Børstenbinder - Arbejde
 direkte paa Fabrikationsstedet, dér købes billigt og bedst.
 Tjærekoste pr. Dus. Kr. 9.00
 Levanger — - 7.00
 Dækskoste (bløde, mellemstive, stive) .. - 6.00
Pensler, Rørrensere, Staalbørster i prima Kvalitet
 til rimelige Priser.
HANS PREHN
 Telefon 2625. Børstenbinder. Telefon 4975.
Vesterbrogade 54. **Nygade 2.**
 Forretningen grundlagt 1874.
 Ingen Specialiteter, som Fagmand udføres alt til Faget henhørende.

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

Skibshypothekbanken
 Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
 Telef. 9052
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
 paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
 Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
 Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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.

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, Centritugalpumpe, 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.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvizitter.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Koløed. Telf. 984.

Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.



Forstædernes Prima Rugbrød **Brødfabrikker**

til
Skibsproviantering.
Telefon 492

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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.**

Ny Bedding.

Lynæs Havnebestyrelse anbefaler herved sin nyopførte Bedding for Fartøjer indtil en Størrelse af c. 70 Brutto-Tons. Beddingen er opført af fortrinlige Materialer. Skibsbygmester P. Madsen, Lynæs udfører alle Slags Reparationer samt Nybygning af Skibe. Maskinværksted findes paa Pladsen; for Op- og Udhalingen enestaaende billige Priser. Havnefogden i Lynæs modtager Ordre; alt vil blive udført godt og hurtigt.

Lynæs Havnebestyrelse, den 4. Maj 1909.

R. Nielsen

Fm.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.

Kobenh. C. Telf. H. 1728.

Chr. Christensen Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankre og Kæder haves til Salg.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,
anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr

6.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Vaerene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes

Forlang Prisliste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Ciseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Kaptajn Niels Nickelsen

Skibs-Fare og -Frelse

Raad og Forholdsregler

for

Skibsførere og Styrmand

i alle kritiske Situationer paa Sø og i Havn

Bor findes i ethvert Bestiklukf. Pris Kr. 2,00 i praktisk Format.

Faas i alle Boglader.

H. ASCHEHOUG & Co.

Gothersgade 28.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Kjøbenhavn, den 25. Maj 1909.

Den nylig vedtagne »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie« har, som det bl. a. fremgaar af de her i Bladet offentliggjorte Indlæg og Forespørgsler, givet Anledning til nogen Uro i Sejlskibsrederkredse. Efter de Oplysninger vi fra kompetent Side har indhentet om denne for dansk Skibsfart saa betydningsfulde Sag, maa vi imidlertid i alt væsentligt betegne denne Uro som uberettiget, men idet det paa den anden Side er let forstaaeligt, at den har kunnet fremkomme, finder vi at burde benytte Lejligheden til at fremsætte nogle Bemærkninger om enkelte Punkter af Loven og dennes Tilblivelse.

Den omhyggelige Motivering, der ledsagede Lovforslaget, og selve Forhandlingerne i Rigsdagen viser med afgjort Sikkerhed, at det man tilsigtede med Loven, var at tilvejebringe en Beskyttelse for dansk Skibsfart mod den britiske Lovgivnings Tvangsforanstaltninger overfor fremmede Skibe — og ingenlunde at skabe nogen ny Byrde. Der maatte tilvejebringes en særlig dansk Lovgivning paa dette Omraade og efter saadanne Grundregler, at den kunde opnaa Anerkendelse hos den britiske Regering, thi kun ad denne Vej kunde man haabe og vente at skaffe vor egen Skibsfart saadanne Lempelser under de ny Forhold, som maatte anses ikke blot for ønskelige men i mange Tilfælde vel endog absolut paakrævede, for at den danske Handelsflaade kunde bevare sin Konkurrencedygtighed ubeskaaren. En Hovedbetingelse maatte det altsaa være at opnaa Englands Anerkendelse af de danske Bestemmelser, og dette Synspunkt ses da ogsaa tydelig at have været som en rød Traad i Kommissionens Arbejde — en Forudsætning, om hvilken der har været fuld Enighed mellem Medlemmerne af Kommissionen indbyrdes og mellem denne og Ministeren for Handel og Søfart, hvem det maatte tilfalde at forelægge Resultatet af Kommissionsarbejdet for Rigsdagen.

Under fornødent Hensyn hertil blev da ogsaa under Forhandlingerne i Folketinget af Ministeren stillet Forslag netop om den Ændring — Opgivelsen af Særstillingen for Sejlskibe af under 80 Tons — som nu volder Sejlskibsfarten saa megen Bekymring, og Anledningen til denne Ændring er, efter hvad vi erfarer, følgende:

Efter Lovforslagets Forelæggelse afrejste to af Kommissionens Medlemmer paa dennes Vegne til London for ved personlige Forhandlinger med Board of Trade at faa Klarhed paa forskellige Spørgsmaal vedrørende Kommissionens Opgave, og efter at man ved disse Forhandlinger havde bragt i Erfaring, at den britiske Regering ikke vilde se sig i Stand til at anerkende de midlertidige danske Bestemmelser, medmindre disse kom til at omfatte samtlige Sejlskibe saavel som Dampskibe, var der selvsagt ikke andet at gøre end hurtigst at underrette Ministeriet for Handel og Søfart om den ændrede Situation og derved foranledige, at der, mens Tid var, blev stillet det Ændringsforslag, som saaledes var bleven nødvendiggjort, naar ikke Lovforslagets foreløbige Hovedformaal skulde glippe.

Det ligger udenfor vor Opgave her at beskæftige os med, hvorvidt Lasteliniekommissionen, forinden den afgav Forslaget til den midlertidige Lov til Ministeriet, burde have anset Spørgsmaalet om Sejlskibene af under 80 Tons for saa tvivlsomt, at den paa et tidligere Tidspunkt

havde følt sig foranlediget til at foranstalle en direkte Undersøgelse. Givet er det i hvert Fald, at det af Ordlyden af den britiske Lovtekst ikke paa Forhaand kunde vides, at der intet var at opnaa, men selv om der i den forstnævnte Henseende skulde kunne rettes nogen Bebrejdelse mod Kommissionen, saa maa man dog, næst den yderst knap tilmaalte Tid, vel erindre, at Sejlskibsfarten var og er repræsenteret i Kommissionen ved nogle af sine bedste Folk, og at saaledes en Del af det eventuelle Ansvar med Rette burde falde paa Sejlskibsfarten selv. Heller ikke finder vi i denne Forbindelse Anledning til at komme nærmere ind paa, om man havde kunnet naa et væsentligt andet og bedre Resultat, selv om man paa et tidligere Stadium havde vundet Klarhed over det, som nu først blev fastslaaet ved de mundtlige Forhandlinger med Board of Trades Embedsmænd — men det forekommer os unægtelig ret tvivlsomt, alene af den Grund, at der ikke herved vilde blive rokket ved de Forhold, som har givet Anledning til, at Kommissionen ikke har ønsket at indskrænke Lovforslagets Bestemmelser til alene at omfatte Skibe, der farer paa britiske Havne. Ganske vist ligger det nær at søge efter geografiske Dispensationsgrænser som Erstatning for den Størrelsesgrænse, der beklageligvis maatte falde bort, og paa Skibsfartens Vegne maa vi udtale vor sikre Forvisning om, at det ved den endelige Lovordning af Lasteliniespørgsmaalet maa lykkes at finde saadanne Grænser, som Skibsfarten fuldt ud kan være tjent med. Men ved en midlertidig Lovgivning maa det erkendes, at der kun har kunnet eksistere en rent forsvindende Mulighed for at naa videre, end sket er, idet de internationale Forhandlinger, som i saa Fald vilde være nødvendige, dels maatte kræve langt mere Tid, end der overhovedet har været til Raadighed, og dels maatte forudsætte, at hele Lasteliniespørgsmaalet befandt sig paa et noget mere ensartet Stadium i de forskellige Nord- og Østersø-Nationer, end Tilfældet er.

Vi er da allerede hermed dybt inde paa et andet Hovedpunkt i den nu vedtagne midlertidige Lov, nemlig Spørgsmaalet om den Bemyndigelse, der ved dennes § 5 er givet Ministeren for Handel og Søfart »til under særlige Omstændigheder at tilstaa Afgivelser fra Bestemmelserne i §§ 1 og 2 samt § 4, sidste Stykke«. § 1 bestemmer, at ethvert søgaaende, dansk Skib, der farer paa fremmed Havn, skal være forsynet med Lasteliniemærke inden 1. Oktober d. A. i Overensstemmelse med nærmere Regler, der fastsættes ved kgl. Anordning, samt at Lasteliniemærket angiver det største Dybgaende, hvortil Skibet maa lastes, medens § 4, sidste Stykke, bestemmer, at et Skib, der er lastet i Strid med de i Loven og i Henhold til denne foreskrevne Regler, skal anses som usikkert og kan stoppes af vedkommende Myndigheder. § 2 behøver næppe nogen særlig Kommentar og skal derfor her forbigaa.

Det Spørgsmaal, hvorom det hele drejer sig, er da aabenbart dette: »Hvad skal der forstås ved de »særlige Omstændigheder«, som betinger Adgangen til Dispensation?« Forsaavidt nu Lasteliniespørgsmaalet var bleven rejst herhjemme, fordi man havde Grund til at være misfornøjet med Resultaterne af Bestemmelserne i Solovens § 26, da kunde Besvarelsen vel nok have været ret tvivlsom. Men en saadan Misfornøjelse har som bekendt al-

drig eksisteret, hvad vore Søforsikringsselskaber og nautiske Foreninger i det store og hele fuldt ud vil kunne bevidne. Loven har, som ovenfor nævnt, det Formaal at beskytte den danske Skibsfart, og at den samtidig vil tjene til at lægge en Dæmper paa den enkelte, der ved given Lejlighed maatte have mindre rent Mel i Posen, er blot en Bimomstændighed, som, hvor hensigtsmæssig den end kan være, absolut ikke maa forveksles med Hovedformalet. I Lovens Oprindelse ligger altsaa Besvarelsen paa det opstillede Spørgsmaal. Set fra Lovens Standpunkt er de »normale Omstændigheder« Skibe, der farer paa britiske Havne, og de »særlige Omstændigheder« Skibe, der farer paa ikke-britiske Havne, i hvert Fald saalænge der ikke for saadanne Havnes Vedkommende af de paagældende Nationer er gennemført lignende Tvangsregler som i England. Naturligvis vil Loven selv med denne Fortolkning give Anledning til en Del Besvær — Spild af Tid vil vel i somme Tilfælde næppe hell kunne undgaas — idet Dispensationen indtil videre, saavidt man kan skønne, maa søges og meddeles i det enkelte Tilfælde, men saa meget staar dog fast:

Der er ingen Grund til at tvivle om, hverken at Ministeren for Handel og Søfart vil benytte sin Dispensionsret netop i den Udstrækning, som vi allerede antydede forleden, nemlig saaledes at danske Skibe ikke paa Grund af Lastelinie-loven vil komme til at ligge under i Konkurrencen med fremmede Skibe, ej heller om, at det vil lykkes at fastslaa en saadan Praksis for Meddelelse af den fornødne Dispensation, at de deraf flydende Ulemper for Skibsfarten bliver de mindst mulige.

Fra Sundsvall skrives der til os:

Da underlegnede Fører af 3/m. Skonnert »Gefion« af Thuro ankom her til Sundsvall, kom Toldvæsenet om Bord for at klarere Skibet. »Märkrullan«, som var skrevet paa en almindelig svensk Blanket, blev da kasseret, skønt den efter min Mening var korrekt nok, hvorefter Toldassistenten skrev en ny, som han forlangte Kr. 5.00 for. Ved at henvende mig til Toldforvalteren blev min »Märkrulla« godkendt og Skibet fritaget for at betale de nævnte Kr. 5.00.

Da jeg har ladet mig fortælle, at Mæglerfirmaet Per Sundin har en Uven i denne Toldassistent, som misrekommanderer Firmaet, fordi dette har henvendt sig til Toldforvalteren for andre Skibe, som ogsaa har faaet deres »Märkrulla« kasseret, meddeles dette til Underretning for ærede Skibsførere.

R. M. Rasmussen,

Fører af 3/m. Skonnert »Gefion« af Thuro.

Passeret Vrag. Føreren af D. F. D. S.'s Dampskib »Knuthenborg«, Kapt. C. S. Hansen, meddeler i Følge »Ritz. Bur.«, at han den 19. ds. Kl. 12 Middag paa 56° 38' N. Br. og 6° 11' Ø. Lgd. passerede en Del Vragods, saavidt der kunde ses en Undermast med Mærsk og Mærsestang; det ligger farlig for Ruten Tynemouth—Hanstholm.

Sejladsen paa Archangelsk. Konsulatet i Archangelsk telegraferer den 20. ds. til Udenrigsministeriet: Nogle Dampskibe ankommen, melder usædvanlig store Ismasser. (R. B.)

Skoleskibet »Viking« er d. 20. ds. afsejlet fra Port Pirie til Plymouth, Falmouth eller Queenstown for Ordre. Alt vel om Bord. (R. B.)

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen.)

Den amerikanske Immigrationslovgivnings Anvendelse paa fremmede Søfolk. Udenrigsministeriet har henledt Repræsentationens Opmærksomhed paa, at Spørgsmaalet om den amerikanske Immigrationslovgivnings Anvendelse paa fremmede Søfolk har givet Anledning til megen Tvivl og mange Vanskeligheder, ikke mindst for saa vidt angaar Desertører. Ikke blot forlangtes der i Tilfælde af fremmed Sømands Romning, at Skibet skulde betale »Head Tax«, 4 Dollars, for ham, men det skete ogsaa, at Kaptajnen mulkteredes, alene fordi han ikke havde hindret en Romning og dermed følgende ulovlig Indvandring. En Højesteretsdom af 18. November 1907 fastslog imidlertid, at paa dette Grundlag alene kunde Bodedom ikke fældes over Kaptajnen. Om Dommens Rækkevidde herskede der imidlertid Tvivl, og dette har foranlediget »Department of Commerce and Labor« i Washington til at udsende et Cirkulære, hvori fremmede Søfolks Stilling til Immigrationslovgivningen nærmere bestemmes.

Repræsentationen har anmodet Dansk Dampskibsrederi-Forening om at bringe denne Sag til de interesserede Rederiers Kundskab. Det ommeldte Cirkulære er senere i dansk Oversættelse optaget i »Meddelelser fra Udenrigsministeriet«, hvor det indledes med følgende Bemærkninger:

»Under 9. April 1908 er der fra Indvandringskontoret i Handels- og Arbejds-Departementet i Washington udgaaet et Cirkulære (Nr. 167) angaaende Indvandringslovens Anvendelse paa fremmede Søfolk ankommende i Skibstjeneste fra Udlandet til Havn i de Forenede Stater.

Anledningen til dette Cirkulære er en af Staternes Højesteret den 18. November 1907 afsagt Dom angaaende Lovligheden af en Bøde, der i Henhold til Indvandringslovens § 18 var paalagt en Skibsfører, som Følge af at en til hans Besætning hørende fremmed Sømand var rømt under Landlov i amerikansk Havn. Nævnte § 18 paalægger enhver Befalingsmand paa et Skib, der »bringer en fremmed til de Forenede Stater, at træffe de fornødne Foranstaltninger til at forhindre at nogen saadan fremmed lander« til anden Tid eller paa andet Sted end anvist af Indvandringsmyndighederne, og foreskriver Bodestraf for den Befalingsmand, der landsætter nogen fremmed eller tillader hans Landgang til anden Tid eller paa andet Sted end anvist. Skibsførerens Forseelse skulde da bestaa i, at han ikke havde opfyldt denne Bestemmelse, men havde tilladt den rømte at gaa i Land i Strid med dens Forskrifter. Højesteret frifandt imidlertid Skibsføreren, idet den fastslog, at det umuligt kunde være Paragraffens Hensigt helt at forbyde Søfolkene at gaa i Land, og Meningen maatte da være, at Paragraffen overhovedet ikke skal komme til Anvendelse paa Søfolk, som Skibsføreren bringer til amerikansk Havn med den *bona fide* Hensigt at tage dem bort derfra igen ved Skibets Afgang, forudsat at der ikke blot ingen Grund har været til at formode, at de benyttede Rejsen som et Paaskud til at komme til Amerika, rømme og slippe ind, men der heller ikke foreligger Bevis for, at de faktisk har gjort det. Som Følge deraf kan Strafansvar efter Paragraffen ikke paalægges Skibsføreren i det almindeligt forefaldende Tilfælde, at en Sømand rømmer under Landlov, med mindre særlige Omstændigheder foreligger, som burde have vakt Skibsførerens Mis-

tanke om en tilsigtet Overtrædelse af Indvandringsloven og foranlediget ham til at hindre Landgangen.

Ud fra denne Betragtning gives der i det ny Cirkulære detaillerede Regler for, hvad en Skibsfører skal iagttage for at undgaa Strafansvar efter § 18.

Om Dommens Rækkevidde har der været Tvivl, og forskellige Regeringer, deriblandt den danske, har desangaaende henvendt sig til Regeringen i Washington. Af Cirkulæret, sammenholdt med dennes Svar, fremgaar det, at Højesteretsdommen kun antages at angaa Skibsførerens Bødeansvar, ikke det civile Ansvar. Heraf følger, at Skibet, i Tilfælde af at en rømt Sømand bliver i Landet, hvilket formodes indtil det modsatte bevises, hæfter for

Head Tax (Doll. 4 for hver Person), og fremdeles at Udgifterne ved Tilbagesendelsen af Søfolk, saafremt de hører til de udelukkede Kategorier af fremmede, kan forlanges erstattet af det Skib, som har bragt dem til Amerika, lige saa vel, naar de stod i Skibets Tjeneste, som om de havde været Passagerer. Tvivlsomt er det endnu, hvorledes de amerikanske Myndigheder stiller sig med Hensyn til Hospitalssomkostninger, i Tilfælde af at en rømt Sømand, hørende til en af Kategorierne af udelukkede fremmede, maa indlægges paa Sygehus, inden Hjemsendelsen sker. I et nylig indtruffet Tilfælde med en saadan Rømningsmand fra dansk Skib, er Hjemsendelsen bleven forlangt betalt af Skibet, men i alt Fald endnu ikke Hospitalregningen.

Kystfarten paa Kanada. Af en Indberetning fra det danske Generalkonsulat i Montreal, som Udenrigsministeriet i afvigte Maj Maaned tilstillede Repræsentationen, fremgik det, at der var Sandsynlighed for, at det vilde blive forbudt udenlandske Skibe, med Undtagelse af norske og svenske, at deltage i den kanadiske Kystfart. Repræsentationen henledte i denne Anledning, efterat have korresponderet med Dansk Dampskibsrederi-Forening, Udenrigsministeriets Opmærksomhed paa, at adskillige danske Dampskibe er interesseret i denne Fart, særlig som befægtede i »time-charter«, og at det derfor vilde være et føleligt Tab, hvis disse Skibe udelukkes fra Konkurrencen med norske og svenske Skibe i denne Fart. Generalkonsulatets Indberetning gik ud paa, at der fra de kanadiske Kulindustriers Side øves Indflydelse paa den kanadiske Regering for at faa den til at tilstaa et Privilegium til de Dampere, som i de sidste Aar omtrent udelukkende har udført en Del af denne Fart, nemlig de norske Dampere, der har besørgt Kulfarten fra Cape Bretons Havne til Byerne op ad St. Lawrence-Floden. Dette var i Overensstemmelse med Oplysninger, der fra Montreal var tilgaaet et herværende Dampskibsselskab, og det fremgik af disse Oplysninger, at der frembød sig Mulighed for at opnaa de samme Rettigheder for danske som for norske Skibe, saafremt der i saa Henseende udøves fornøden Indflydelse paa den kanadiske Regering.

Repræsentationen rettede herefter Andragende til Udenrigsministeriet om at søge udvirket, at danske Skibe i den omhandlede Fart stilles lige med de andre skandinaviske Nationers Skibe. Ministeriet foranstaltede i denne Anledning den hele Sag undersøgt og gav Repræsentationen nærmere Meddelelse om dens Stilling. Efter Ministeriets Ordre rettede Gesandten i London derhos en Note til den engelske Regering med Anmodning om en autentisk Erklæring om, hvorvidt en af Generalguvernøren i Kanada i Januar 1908 udstedt Anordning, ved hvilken alle de givne Tilladelser til Kystfart i Kanada tilbagekaldes fra 1. Jauar 1909, vil blive tilbagekaldt, efterat der var opstaaet Tvivl om Guvernørens Competence til saadan Tilbagekaldelse overhovedet, og efterat der derfor var gennemført en Lov, hvorefter Generalguvernøren baade kan tilstaa Ret til Deltagelse i Kystfarten for fremmede Skibe af Nationer, der indrømmer britiske Skibe Ret til Kystfart, og tilbagekalde og ændre Tilladelsen. Gesandstens Note udtalte dertil Forventning om, at Adgangen

for danske Skibe til Kystfart paa Kanada, saafremt Anordningen tilbagekaldes, vil blive opretholdt.

Denne Sag har derefter fundet sin foreløbige Afslutning ved at der under 17. December f. A. ved en Anordning (= Order in Council) er bleven givet en Række Stater, hvoriblandt Danmark, Adgang til Kystfart med Dampskibe mellem Havne i de kanadiske Provinser Nova Scotia og Quebec og vice versa paa samme Betingelser og med samme Rettigheder som kanadiske Skibe, forudsat at de Skibe, der benyttes til Kystfarten, har en Drægtighed af 1.500 Tons Gross og derover. Tilladelsen er givet for et Tidsrum af 3 Aar, nemlig indtil den 31. December 1911. (Sluttes.)

Frugtmarkedet.

Frugtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Antallet af prompte Laster atter færre, saa at Markedet helt igennem er mat og Noteringerne saa lave, at Rederne ikke fristes til at slutte før sidste Øjeblik, naar Skibene er sejlklare. Danmark har kun meget faa Laster til Østersøhavne, Tyskland har intel, og der mangler fremdeles Kornlaster; Rusland er ligeledes mat saavel for Træ som Oljekager. Finskebugten og Bottenhavet har kun faa disponible Ladninger saavel pr. straks som senere, saa at der sluttes meget faa Fragter. Syd- og Vest-Sverigs Noteringer udelukker Forretning for forsejlede Skibe, ligesom Ekspeditionen i Lervarer og Cement er meget usikker. Østnorge har enkelte Træ- og Islaster, men ligeledes lave Rater, som ikke frister, og heldigvis er der kun faa fragtledige Sejlere fremme. Returfragter Vest fra er vedvarende uden Bedring i Raterne, dog er der nogle flere Foderstoflaster i Markedet.

I den forløbne Uge er der bl. a. afsluttet: 150 Sldr. D/B & Boards Umeå/San Sebastian 52 Frcs., 94 Sldr. D/B & Boards Kemi/Rostock 23½ M., 300 Tons Lervarer Höganäs/Kemi 5½ Rm., 320 Tons Beg Archangel/Genua 24/6, 320 Tons Clay Fowey/Kristianiafjord 7/6, 1,100 Tdr. Tjære Umeå/Termonde 2¾ Frcs., 370 Tons Glas London/Riga 6/6, 280 Tons Kul Kings-Lynn/Svaneke £ 7, 370 Tons Kul Llanelly/Nykjøbing £ 6,10.

For de mindre Skibe er Udsigterne i Øjeblikket alt andet end lyse, og af nordtyske Havne er det næsten kun Königsberg, som kan oplage prompt Tonnage, vedblivende til 5 M. Rugbasis: derimod findes der for Tiden ingen Nedlaster dertil, hverken fra Bornholm, Sydsverig eller Pommern. Danzig sluttede atter i sidste Uge et Par Skibe for Havre til 5½ M., Greifswald anvender nogle faa Skibe for Rug (60/65 Tons) til 3½ M., og Barth sluttede for Sukker til Kjøbenhavn 3¼ M. Stettin har stadig Ladninger men er flovere; Rostock er meget mat og Wismar og Lübeck uforandret siden sidste Beretning. Ogsaa de russiske Østersøhavne er for de mindre Skibe uden særlig Interesse, dog noterer Libau for Oljekager 12 M. pr. 2,000 Kilo til Danmark. Sverig og Hertugdømmerne.

Som antydet i sidste Beretning er Sverig mere tilbageholden. Halmstad kan efter Pinsen anvende Tonnage til Stettin 3 M.; Warberg til Stettin og Rendsborg 3 M., all Gadesten, samt for Skærver til Kjøbenhavn 2½ à 3¼ Kr. Lockouten i Sverig har desværre ogsaa herørt Skibsfarten, idet Afskibning af Kridt og Kalksten har været standset, hvorimod Afskibningen af Lervarer i Sundhavne har gaaet sin Gang. Lockouten kan dog nu betragtes som endt, da de stridende Parter skal være indgaaet paa en af den svenske Regering udnævnte Opmands foreslaaede Ordning.

Kjøbenhavn er saa godt som blottet for Ladninger, og det samme er til Dels Tilfældet med Provinserne.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: "Poseidon". Levstræde 9. Telefon 6028.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler,
Bronce-Drivskræner, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltræsser,
Køjer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Scherbert, afg. Antwerpen 23./5. til Petersborg. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 13./5. fra Reval. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 20./5. fra Riga. — Anglo Dane, Wienecke, afg. herfra 22./5. til Stettin. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Petersborg 19./5. fra Reval. — Antwerpen, Madsen, afg. Candia 21./5. til Piræus. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 18./3. til New York. — Arno, Strubberg, dokker her. — Aurora, Fischer, ank. Rotterdam 21./5. fra Petersborg. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Riga 20./5. fra Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. Sevilla 23./5. fra Cadix. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 18./5. fra New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Bari 23./5. fra Neapel. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 24./5. herfra. — Dagmar, Bogvad, pass. Brunsbüttel 24./5. hertil. — Douro, Søberg, afg. Lissabon 19./5. til Kjøbenhavn. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 12./5. fra Newcastle. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 21./5. for London. — Garonne, Kromann, afg. Petersborg 20./5. hertil. — Hellig Olav, Holst, pass. Dunnethead 23./5. for Kristiansand. — Hengest, Munk, ank. Antwerpen 21./5. herfra. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 22./5. til Genoa. — Jofantha, Simonsen, afg. Königsberg 22./5. hertil. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 23./5. for London. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 19./5. fra Kristiania. — Kursk, Gommessen, ank. hertil 22./5. fra Rotterdam. — Leopold II, Rasmussen, ank. Windau 22./5. fra Hull. — Loire, Craignou, ank. hertil 20./5. fra Dunkerque. — Louise, Kruse, ank. Petersborg 15./5. herfra. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 6./5. til Kristiania. — L. P. Holmblad, pass. Gibraltar 23./5. for Lissabon. — Morsø, Øst-Jacobsen, ank. Antwerpen 22./5. fra Riga. — Moskov, Jønsen, afg. Riga 22./5. til Dunkerque. — Nicolai II, Klauson-Kaas, ank. Aalborg 19./5. fra Boston. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Dunkerque 29./5. fra London. — O. B. Subr, Frisenette, afg. Riga 23./5. til Antwerpen. — Omsk, Harder, afg. Liban 22./5. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. New York 18./5. fra Kristiansand. — Pennsylvania, Gøtche, dokker her. — Perm, Christensen, afg. London 22./5. til Liban. — Pregel, Iversen, ank. Riga 20./5. fra Petersborg. — Riberhuus, Bonnellykke, ank. hertil 24./5. fra Riga. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 20./5. fra Riga. — Saxo, Larsen, ank. Pillau 21./5. herfra. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 8./5. til Baltimore. — Tiber, Beck, ank. Petersborg 21./5. fra Reval. — Tyr, Thanning, ank. hertil 23./5. fra Windau. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 22./5. til New York. — Vendsyssel, afg. Riga 22./5. hertil. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 23./5. Syd fra.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Montevideo 6./5. til Danmark. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Halifax 2./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Chatham 14./5. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Rotterdam 17./5. til Piræus. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. St. John 11./5. til Cork. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Algeiras 11./5. til Petersborg. — Pawel Andrejef, Tannehæk, afg. Licata 12./5. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Ingramport 12./5. til London. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Blyth 14./5. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 20./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Swinemünde 20./5. — Newa, Dahl, afg. Novorossisk 21./5. til Aarhus.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Blyth 19./5. til Helsingfors. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Grimsby 21./5. til Helsingborg. — Nautik, N. Th. Nielsen, afg. Blyth 21./5. til Åbo. — Nordsoen, Gram, ank. Kjøbenhavn 20./5. — Nexos, Basse, afg. Porte Vecchio 19./5. til Valencia. — Fylla, Lauritzen, afg. Goole 22./5. til Rouen. — Cito, Jepsen, afg. Danzig 19./5. til Wiborg. — Gerda, Iversen, afg. London 18./5. til Sevilla. — Dagmar, Mathiesen, ank. Stugsund 22./5. — Alfa, Sørensen, ank. Bridport 21./5. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Santander 18./5. — Hebe, Gregersen, ank. Kjøbenhavn 22./5. — Ingør, Larsen, afg. Burnt-island 22./5. til Gjedser. — Johanne, Mikkelsen, ank. Bona 22./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Riga 18./5. — London, Bom, ank. Kronstadt 14./5. — Paris, Tholander, afg. Windau 16./5. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, afg. Cardiff 18./5. til Dakar.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Bathurst 21./5. til Marseille. — Wien, Boech Hansen, ank. Dunkerque 14./5. — Roma, v. Thun, afg. Bremen 20./5. til Portland.

Jylland. Ingrid, Winther, afg. Riga 20./5. til Rouen. — Ebba, Meinertz, afg. Lissabon 19./5. til Randers.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. N. Ø. Kanalen 20./5. for Kronstadt. — Alexy, Lorentzen, ank. Kratzwieck 22./5. — Dagny,

Sørensen, ank. Söderhamn 16./5. — Mary, Clausen, ank. Marseille 17./5.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Kronstadt 13./5. — Rossia, Poulsen, ank. Wiborg 21./5. — Carl Hecksher, Starck, ank. Cardiff 20./5. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 16./5. — Normannin, Eriksen, ank. Antwerpen 20./5. — Euxinia, Lund, ank. Rotterdam 18./5. — Canadia, Jespersen, ank. New York 21./5. — Livonia, Skov, afg. Newcastle 20./5.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Leith 6./5. — Patria, Dum Larsen, afg. Grimsby 21./5. — Gratia, Sørensen, afg. Riga 13./5. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 12./5.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Newport Mon 14./5. — Gallia, Pedersen, afg. New Orleans 27./4. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Peneasola 1./5. — Sarmatia, Pedersen, ank. Cardiff 20./5. — Kotonia, Rasmussen, ank. New York 20./5.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Narva 19./5. — Granaria, Jørgensen, ank. Filadelfia 20./5. — Carbonia, Mathiesen, ank. Kronstadt 14./5. — Estonia, Winckler, ank. Riga 13./5.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Kotka 19./5. — Selandia, Troensegaard, afg. Haraldshy 17./5. — Secalia, Jensen, ank. Mosepoint 17./5. — Frumentia, Andersen, ank. Aarhus 22./5. — Roseia, Skovgaard, afg. Peneasola 30./4.

Ocean. Philadelphia, Jørgensen, ank. Plymouth 12./4.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Danzig 21./5. — Flynderborg, Larsen, ank. Petersborg 21./5. — Fredensborg, Fischer, ank. Petersborg 21./5. — Rosenborg, Suenson, ank. Riga 10./5. — Skanderborg, Jensen, ank. Kronstadt 20./5. — Stegelborg, Lund, ank. Stettin 14./5. — Stjerneborg, Lund, ank. Narva 19./5. — Uranienborg, Schmidt, ank. Petersborg 23./5.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Winther, afg. Kjøbenhavn 22./5. til Petersborg. — Silkeborg, Pedersen, afg. Windau 16./5. til Calais. — Tuborg, Schmidt, afg. Petersborg 19./5. til Rotterdam. — Ulfshøj Møllerup, afg. Newcastle 22./5. til Kjøbenhavn. — Vordingborg, Palsbo, afg. Hull 18./5. til Pernau.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Rotterdam 22./5. til Tyne. — Taarnborg, Matzen, afg. Petersborg 22./5. til Ghent.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Helsingør 15./5.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Petersborg 15./5.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Hungerburg 19./5. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Ghent 22./5.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Rotterdam 22./5.

3. Rossia. Generalkonsul Elissejef, Kofoed, afg. Grimsby 18./5. til Kronstadt.

Svendson & Christensen. Ajax, Brøsen, ank. London 24./5. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Stettin 16./5. — N. I. Hoffding, Dens, ank. Kiel 23./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Grangemouth 22./5. — Hans Tavsens, Kjaaborg, afg. Kjøbenhavn 22./5. — Peter Willemoes, Møller, ank. Sundsvall 22./5. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Kiel 23./5. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. West Hartlepool 22./5. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Stettin 18./5.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, pass. Perim 18./5. til Singapore. — Franquebar, van Deurs, afg. Mangalore 20./5. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Marseille 17./5. til Havre. — Pagan, Knudsen, ank. Antwerpen 19./5. — Bintaog, Gabe, afg. Colombo 22./5. til Singapore. — Samui, Licht, afg. Bangkok 17./5. til Singapore. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 16./5. til London. — Bandon, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 7./5. — Indien, oplagt i Kjøbenhavn. — Sibirien, Rambusch, ank. Beira 11./5. — Cambodia, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. Portland 7./5. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 16./5. til Havre. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 13./5.

Torm. Sara, Jensen, ank. Tyne 20./5. — Helene, Sørensen, afg. Pernau 17./5. — Agnete, Petersen, ank. Kjøbenhavn 21./5. — Hermia, Hansen, ank. Methil 18./5. — Alice, Schultz, ank. Newcastle 20./5.

Alfred Christensen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Granton 13./5. — Urania, Clausen, afg. Kjøbenhavn 23./5. — Svend, Schmidt, ank. Nyhaun 18./5. — Nordland, Møller, afg. Granton 21./5. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Stettin 19./5. — England, Andersen, ank. Nakskov 19./5. — Holland, Poulsen, afg. Windau 15./5. — Rusland, Madsen, ank. London 23./5. — Frankrig, Friis, afg. Kjøbenhavn 23./5. — Tyskland, Danstrup, ank. Riga 10./5. — Belgien, Nielsen, ank. Sunderland 22./5.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Hamburg 20./5. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 10./5. til Pertusola. — New-

(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 Ledelyr.</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. 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. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Ski afgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3½ Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas snavel nord eller til Skagen som dyd 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 Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenforeller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbansspor 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.	Iugen 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 8 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 nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maa-ne derefter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dyb-gaaende, 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 vedkomme-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-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- 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, 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 udfor 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. Stort ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slot 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværksøjde 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.
Nexe.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vand er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton. Indg. 25 Ø. Udg. 25 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 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. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværksøjden 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. Lodsens skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørgeres af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jærnbanespor bele 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 Ørode, 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagentlig af et Spediter-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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, 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 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, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer 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. Bolværker-nes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 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 Maskibrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 1/4 Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 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.

ton, Andersen, ank. Spezia 15./5. — Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16./5. — Nivingston, Svendsen, afg. Kjøbenhavn 22./5.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Norre Sundby 18./5. — Helga, Vaalen-Hansen, ank. Vardö 19./5. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 16./5. — Elna, Ratje, afg. Palamos 14./5. — Therese, Pedersen, ank. West Hartlepool 16./5. — Simone, Møller, afg. Tyne Dock 18./5. — Jeanne, Løfler, ank. Sunderland 22./5. — Vera, Riso, ank. Blyth 22./5. — Daisy, Lagesen, afg. Langror 22./5.

Frøni. Ansta, Bagger, ank. Aarhus 20./5. — Freja, Nielsen, ank. Libau 21./5. — Vera, Thing, afg. Windau 18./5. til Hull.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen ank. Hull 22./5. — Ove Gjedde, Jans, pass. Dragør 21./5. til Abo.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Dunston 21./5. til Aalborg. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 22./5.

Skandia. Gulfaxe, Tingberg-Ankersen, ank. Kjøbenhavn 23./5. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 22./5. til Abo. — Rimaxe, Fuher, afg. Wismar 21./5. til Burntisland. — Schæck Steenberg, Theiland, ank. Wiborg 16./5.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Trængsund 22./5. — Emanuel, Hansen, ank. Svendborg 22./5.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, afg. Cadix 15./5. til Griffens Harbour. Labrodor. — Inga, Storm, afg. Hamburg 17./5. til Kragerø.

Svendborg. Venus, Jensen, ank. Malmö 13./5. — Doris, Købke, ank. Halmstad 13./5. — Jason, Hansen, ank. Poole 13./5. — Pampa, Jensen, ank. Risør 12./5. — Ariel, Ravnemose, ank. Middlesbro 12./5. — London, Andersen, ank. Pillau 13./5. — Roska, Petersen, ank. Abo 13./5. — Valkyrien, Hansen, ank. Burgstaken 13./5. — Hertha, Hansen, ank. Riga 13./5. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Methil 13./5. — Kruse, Nielsen, ank. Ronne 14./5. — Urda, Olsen, ank. Tonsberg 14./5. — Grethe, Hansen, ank. Charlestown Cornwall 13./5. — Huus Emil, Carlsen, ank. Cadix 14./5. — Pallesen, Jensen, ank. Sundsvall 15./5. — Embla, Rasmussen, ank. Fowey 15./5. — Ludvig, Larsen, ank. Pontreux 14./5. — Dagny, Rasmussen, ank. Swinemünde 15./5. — Sophie, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavns Red 13./5. — Cimbria, Nielsen, ank. Rochester 14./5. — Vega, Rasmussen, ank. Trouville 14./5. — Mercur, Lund, ank. Kristiansand 14./5. — Delos, Andersen, ank. Limhamn 15./5. — Najaden, Rasmussen, ank. Raumo 16./5. — Gaa, Petersen, ank. Swinemünde 16./5. — Brestania, Rasmussen, ank. Kotka 16./5. — Ellen, Andersen, ank. Kronstadt 17./5. — Gefion, Rasmussen, ank. Sundsvall 17./5. —

Ivar Huitfeldt, Henriksen, ank. Göteborg 15./5. — Frejr, Jensen, ank. Trouville 16./5. — Roma, Jensen, ank. Fowey 17./5. — Althea, Skovgaard, ank. Frederikshavn 17./5. — Rota, Rasmussen, ank. Guernsey 17./5. — Pampa, Jensen, ank. Swinemünde 18./5. — Lindhardt, Madsen, ank. Granton 18./5. — Frejr, Brandt, ank. Ornskjoldsvig 17./5. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Abbeville 17./5. — Union, Olsen, ank. Charlestown Cornwall 17./5. — Concordia, Henriksen, ank. Westmanhavn 18./5. — Kirstine, Gommesen, ank. Pernau 15./5. — Elise, Andersen, ank. Kronstadt 16./5. — Peter, Jørgensen, ank. Wisby 18./5. — Alfrede, Petersen, ank. Gravesend 18./5. — Ellen, Kirstine, Petersen, ank. Kramfors 18./5. — Valborg, Rasmussen, ank. Raumo 19./5. — Ruth, Fallentin, ank. Charlestown 18./5. — Psyche, Nielsen, ank. Sundsvall 18./5. — Minerva, Fugelsang, ank. Sundsvall 18./5. — Agnes, Christensen, ank. Riga 19./5. — Leif, Andersen, pass. Baybolls 19./5.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 65.

Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig afspærret.

Karrebæksminde-Bugt. Smaalands-Farvandet.

I Nætterne mellem den 21de og 26de Juni 1909 afholdes fra Kl. 9 Em. til Kl. 2 Fm. Skydeøvelser i Karrebæksminde-Bugt. Skydningen foregaaer fra et Skib, som ligger opankret Syd for Breddeparallellen 55° 8' N. Br., og Skydningen foregaaer Syd eller mod Vene-Grunde. Naar der skydes, belyses Skydefeltet med elektrisk Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det angivne Farvand, saa længe de elektriske Søgelys ere i Virksomhed.

Marineministeriets Admiralitets Departement, den 24. Maj 1909.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 25. Maj 1909. — Fællesrepresentationen for dansk Skibsfart. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersborg
Tigr.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler
AALBORG.

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

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

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

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

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

Lager af Bunkerkul.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

AXEL LUND A/S

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegr. amdr.
Berg-Nexø.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvæk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

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

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Forlangende.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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 Koutor og i Kioskerne.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Fredag den 28. Maj 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.



Tekn. Maskinhandel.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

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

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

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

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

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
-------------------------------	--	--	---	------------------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Pillal: 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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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.

H. H. ADRIAN — Kobbørsmødemester — 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.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Helge Stabell,
Skibsingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Kjøbenhavns

Navigationsskole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

11j. af Sct. Annæ Plads

Telf.: Palæ 213 x.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Koføed. Telf. 984.

Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedle.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA.

LANDMANDSBANKEN

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

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.

Københ. C. Telf. H. 1728.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Foget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Da den d. 18. Maj afholdte overordentlige General-
forsamling i

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

ikke var beslutningsdygtig med Hensyn til Dagsordenens
Punkt 1, afholdes i Henhold til Lovens § 5 en ny
overordentlig Generalforsamling Torsdag den 1. Juli
d. A. Kl. 1 Eftm. paa Hotel Phønix med saalydende

Dagsorden:

1. Forslag fra Bestyrelsen — i Henhold til Lovens § 12 angaaende Revision af disse efter 3 Aars Forløb — om Forandringer i Lovene.
2. Forslag fra Bestyrelsen om Henlæggelse af Dampskibsafdelingens Overskud fra 1908 til det Reservefond, der foreslaas oprettet ved fornævnte Lovændringer.
3. Meddelelse af Bemyndigelse til Bestyrelsen til at foretage de Ændringer og Tilføjelser til de vedtagne Lovforandringer, som Indenrigsministeriet eventuelt maatte forlange.

Afgørelse af de ovennævnte Forslag sker paa denne
Generalforsamling ved simpel Stemmefflerhed i Følge
Lovens § 5.

Stemmesedler til Generalforsamlingen udleveres paa
denne. Bestyrelsens Forslag til Lovændringer henligger
til Eftersyn paa Foreningens Kontor, Sct. Annæ Plads Nr. 26.

Kjøbenhavn, den 25. Maj 1909.

Bestyrelsen.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder ordentlig Generalforsamling Torsdag den 1. Juli
d. A. Kl. 2 Eftm. paa Hotel Phønix.

Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1908 og Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.
 2. Valg af Revisorer i Henhold til Lovens § 7.
- Regnskabet ligger til Eftersyn paa Foreningens Kontor, Sct. Annæ Plads 26.

Kjøbenhavn, den 26. Maj 1909.

Bestyrelsen.

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 Etablisement.

I Kommission hos Tillyes Boghandel.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Motoren „Gideon“

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

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen.)

Forulempelser af Skibe i Livorno. Repræsentationen har efter Udenrigsministeriets Anmodning tilvejebragt Oplysninger med Hensyn til de Ulemper, danske Skibe er udsat for i Livorno Havn, og paa hvilke den danske Konsul havde henledt Ministeriets Opmærksomhed med Henstilling om at klage over dem til den italienske Regering. De af Repræsentationen indhentede Oplysninger bekræftede Konsulens Meddelelser, og Repræsentationen har derfor anbefalet Udenrigsministeriet at efterkomme Konsulens Henstilling om at klage til den italienske Regering.

Beslaglæggelse af Skibe i russiske Havne. Fra Nordisk Skibsrederforening har Repræsentationen modtaget Meddelelse om, at Foreningens Lokalbestyrelse i Kristiania til det norske Udenrigsdepartement har indsendt en Skrivelse, i hvilken det oplyses, at der i Folge russisk Lov er Adgang til at lægge Beslag ogsaa paa fremmede Skibe i russiske Havne, uden at den, der begærer saadan Beslaglæggelse, har nødig at stille Garanti for det Tab, saadan Arrest kan medføre for Rederiet, og medet ved efterfølgende Søgmaal skulde befindes, at Arresten er ulovlig.

Repræsentationen har efter Foreningens Anmodning søgt at opnaa ogsaa den danske Regerings Bistand til Indførelse af en Forbedring paa dette Omraade, idet den herom har rettet en Henvendelse til Udenrigsministeriet, i hvilken den har givet sin fulde Tilslutning til Foreningens Bestræbelser i denne Sag.

Forhyring i skandinaviske Sømandshjem. Nordisk Skibsrederforening har anmodet det danske Gesandtskab i London om at bistaa Foreningens Advokater ved disses Forhandlinger med »Board of Trade« angaaende de skandinaviske Sømandshjems Erhvervelse af Ret til lovmæssigt at kunne skaffe skandinaviske Søfolk Hyre i England. Udenrigsministeriet har i denne Anledning anmodet Repræsentationen om en Udtalelse. Repræsentationen har derefter afgivet Erklæring om, at da det kun kan være af største Interesse for vore Søfolk, at disse støttes paa alle Maader for at undgaa »the runners«, kan den anbefale, at der fra det danske Gesandtskab i London ydes den omtalte Bistand i denne Sag.

Spekulerende Mæglere. Paa Foranledning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Repræsentationen rettet en Henvendelse til Udenrigsministeriet, gaaende ud paa at søge udvirket, at de danske Konsuler søger Oplysning om alle Befragtningsforhold og særlig om hvilke Mæglerfirmaer, der modarbejder danske Skibsrederes Interesser. Repræsentationen har samtidig overfor Ministeriet udtalt, at den her omhandlede Trafik, hvor den maatte forekomme, i Skibsfartens Interesse bør bekæmpes med alle lovlige Midler, men at det dog næppe kan siges at ligge indenfor en Konsuls Opgaver at søge fragtspekulerende Mæglerfirmaer udpeget. Repræsentationen henstillede imidlertid til Ministeriet, om Konsulerne ikke bør gores opmærksom paa disse uheldige Tilstande, saaledes at der mulig fra deres Side, naar Lejlighed dertil gives, kan bidrages til at fremskaffe bedre Forhold.

Repræsentationen har derefter fra Udenrigsministeriet modtaget Meddelelse om, at det har tilskrevet de danske Konsuler i russiske, tyske og hollandske Søhavne samt Antwerpen saaledes:

»Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har henledt Udenrigsministeriets Opmærksomhed paa en for danske Skibsredere skadelig Praksis, der paastaas at være bleven almindelig mellem Skibsmæglere paa en Del fremmede Pladser.

Det paaklagde Forhold er dette, at Skibsmægleren

— der skulde være den upartiske Mellemand mellem Reder og Befragter — ved at overtage Transporten af Ladninger paa Spekulation uden paa Forhaand at have sikret sig disponible Skibe, personlig interesseret i lave Fragter, og ved Samvirken med andre paa samme Maade interesserede Mæglere trykker Fragterne ned til Skade for Skibsfarten.

De bedes have Deres Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold, og skulde danske Redere eller Skippere henvende sig til Dem med Anmodning om at anbefale dem en Skibsmægler paa Deres Plads, bør De fortrinsvis opgive saadanne Skibsmæglere, om hvem De véd, at de ikke benytter den forangivne Fremgangsmaade.

De bedes instruere Deres Vicekonsuler i Overensstemmelse med foranstaaende.

Fyr- og Afmærkningsforhold. Repræsentationen har med sin Anbefaling til Marineministeriet fremsendt en fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening modtagen Skrivelse fra dennes Afdeling for mindre Skibe angaaende forskellige Fyr- og Afmærkningsforhold i vore Farvande. Marineministeriet har derefter tilstillet Repræsentationen en Skrivelse om disse Forhold, med hvilken Repræsentationen har gjort Dansk Sejlskibsrederi-Forening bekendt.

Tidssignalet paa Nikolaj Taarn. Paa Foranledning af Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen i Anledning af Nikolaj Taarns Restauration og den dermed forbundne Flytning af Tidssignalet udtalt, at den intet har imod, at det nuværende Tidssignal afløses af et andet, naar dette etableres paa et Sted, hvor det bliver mere synligt fra Havnen og Reden. Repræsentationen har fremdeles anbefalet, at Normaluret bibeholdes ogsaa, efter at Taarnets Ombygning har fundet Sted.

Signalisering fra Lods- og Fyrstationer. Ministeriet for Handel og Søfart har anmodet om Repræsentationens Udtalelse om et Andragende, hvori Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg andrager om, at Lodsstationerne ved Hirtsholmene, Hals, Udbyhøj og Fredericia samt Fyrstationerne ved Kjels Nor og Sprogø maa blive sat i Stand til at signalisere med forbisejlende Skibe.

Repræsentationen har anbefalet Oprettelsen af en Signalstation paa Sprogø, men har ikke fundet, at der er tilstrækkelig Anledning til Oprettelse af de øvrige i Andragendet nævnte Signalstationer.

Jernbanebroen Masnedø—Falster. Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Repræsentationen modtaget Anmodning om at rette en Henvendelse til Lovgivningsmagten i Anledning af det af Regeringen for Folketinget forelagte Forslag til Lov om Bygning af en Jernbanebro fra Masnedø til Falster. Repræsentationen har derefter om denne Sag tilstillet Regeringen og Rigsdagen et Andragende, der her gengives i sin Helhed:

»Det Forslag til Lov om Bygning af en Jernbanebro fra Masnedø til Falster, der af Regeringen er forelagt Folketinget, berører stærkt Skibsfartens, særlig Sejlskibsfartens Interesser. Repræsentationen maa derfor udtale sin Beklagelse af, at der ikke under Forslagets Udarbejdelse er givet Skibsfartens Organisationer Lejlighed til at udtale sig om dette. Forslaget har, ved saaledes at være udarbejdet uden Hensyntagen til Skibsfartens Interesser, faaet et Indhold, med hvilket det, om det gennemføres uforandret, i meget følelig Grad vilde forulempe Skibsfarten i det paa-gældende Farvand. Der har derfor ogsaa i vore Søfarts-

kredse rejst sig en stærk Bevægelse mod Forslagets uforandrede Gennemførelse, og fra den Organisation, hvis Interesser fortrinsvis berøres af Forslaget, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, har Repræsentationen modtaget en indtrængende Anmodning om ved en Henvendelse til Lovgivningsmagten at gøre Foreningens Synspunkter i denne Sag gældende.

Det gøres fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Side gældende, at vedkommende Farvand, Storstrømmen, hidtil og med Rette har været anset for et Gennemsejlingsfarvand, og alene af den Grund vil Anbringelsen af en Bro med betydelig Togtrafik være ensbetydende med et stort Tab af Tid og dermed følgende pekuniært Tab, først og fremmest for Sejlskibsfarten. Hertil kommer yderligere, at Farvandet Vest for den projekterede Brolinie med nordvestlig Kuling eller Storm maa anses som et ganske aabent og ubeskyttet Farvand. Et Sejlskib, der under saadanne Forhold, maaske tilmed balastet og med medgaaende Strøm, kommer Vest fra og finder Broen lukket, vil derved ofte komme i en Situation, der udsætter Menneskeliv, Skib og Gods og vel endog i mange Tilfælde tillige Broen for den alvorligste Fare. Kun undtagelsesvis vil det for et saadant Skib være muligt at krydse sig fri af Broen, og kun for større Skibe vil den tvivlsomme Udvej at ankre op overhovedet eksistere. Det er saaledes i første Række den egentlige Smaaskibsfart, hvis Interesser trues af det foreliggende Forslag, dels fordi Farvandet væsentligst trafikeres af Smaaskibe, og dels fordi de større Skibe, som ovenfor nævnt, til Tider vil have en Mulighed for at klare sig ved Ankring; men ogsaa for disse sidstes Vedkommende maa Forslaget dog anses for meget betænkeligt.

De saaledes fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Side fremsatte Synspunkter kan Repræsentationen fuldt ud tiltræde, og den skal i Tilslutning hertil udtale følgende:

Set udelukkende fra Skibsfartens Synspunkt, vil selvfølgelig Bibeholdelsen af den nuværende Ordning af Jernbanetrafikken mellem Masnedø og Falster, saaledes at Planen om at forbinde disse Landsdele ved en Bro bortfalder, være at foretrække. Repræsentationen maa imidlertid, efterat det af Regeringen er anset fornødent at fremme Broprojektet, se bort fra denne Mulighed, ligesom den ikke skal komme ind paa den Løsning, der kunde tænkes enten ved Anlæg af en Tunnel, eller ved at bygge Broen saa høj, at Skibene kan sejle under den, eller endelig ved at lægge Broen paa et andet Sted end det foreslaaede, for hvilken sidst nævnte Løsning der vistnok kan anføres vægtige Argumenter. Repræsentationen mener i Øjeblikket at maatte gaa ud fra, at Broen, hvis Lovforslaget gennemføres, vil blive bygget i Hovedtrækkene i Overensstemmelse med Lovforslagets Projekt. Under denne Forudsætning maa den indtrængende henstille til den høje Regering og Rigsdag, at de Ulemper og Farer, der som paavist vil opstaa ved Anlægget af en saadan Bro, saa vidt muligt søges ophævet ved hertil egnede Foranstaltninger fra Statens Side. Som Foranstaltninger, der formentlig vil vise sig mest hensigtssvarende, skal Repræsentationen nævne følgende:

1. Svingbroen bør holdes aaben saa stor en Del af Døgnet, som Togtrafiken over Broen tillader, det.
2. Der bør tilvejebringes den nødvendige Ankerplads Vest for Broen ved Opførelse af en Læmole, forinden Farvandet spærres ved Broanlægget, samt etableres fornøden Signaltjeneste for Broens Lukning i saa lang Afstand fra denne saavel for østgaaende som for vestgaaende Skibe, at disse saa tidligt som muligt kan komme til Kundskab om, hvorvidt Passage gennem Broen er mulig.
3. Statsbanerne bør stationere mindst to Bugserbaade til — uden Vederlag fra Skibenes Side — at assistere saadanne Skibe igennem Broen, som ved Broanlægget i Forbindelse med Vind og Strøm er forhindret i at krydse sig igennem Broen.

4. Det bør i Loven om Broens Opførelse fastsættes, at Statsbanerne selv hæfter for Skade paa Broen ved Paasejling af denne, medmindre det bevises, at saadan Skade er foraarsaget ved grov Uagtsomhed eller Forsømmelse fra Skibets Side. I Forbindelse hermed skal anføres, at det maa anses for meget ønskeligt, at der i Loven fastsættes Regler for Afgørelsen af de Tvistigheder, der maatte opstaa i Anledning af Besejlingen af Farvandet ved Broen. Da det overvejende Antal af de Skibe, der trafikerer dette Farvand, ejes af Skibsførere, hvis Midler ofte ikke vil tillade dem at føre Proces med Statsbanerne, skal Repræsentationen henstille til Overvejelse, om det ikke vil være rigtigst, at der etableres en permanent Voldgiftsret til Afgørelse af saadanne Tvistigheder, eller i hvert Fald, at Broen i sin Helhed samt Broen mellem Sjælland og Masnedø underlægges samme Jurisdiktion, hvorved vil opnaas en ensartet paa Erfaring bygget Bedømmelse af Sagerne.

Repræsentationen skal hermed anbefale de her fremsatte Forslag til den høje Regerings og Rigsdags velvillige Overvejelse.

Dette Andragende blev i Folketinget indbragt af Hr. Folketingsmand Sigurd Berg, i Landstinget af Hr. Landstingsmand, Geheimeetatssaad Goos.

(Sluttes).

Kjøbenhavn, den 28. Maj 1909.

Fra Pelotas skrives der lil os:

Nedenstaaende Oplysninger fremkommer for om muligt derigennem at spare Rederne baade for Pengetab og Tidsspilde, for de Skibes Vedkommende, som sejler paa Rio Grande do Sul.

I de fleste Certepartier staar: »Skibet skal gaa til Sao Jose do Norte for Ordre for derefter at losse dér, i Rio Grande do Sul eller Pelotas«. Dette har Betydning for de Skibe, der faar Ordre til at losse i Pelotas. Skibet maa nemlig gaa til Pelotas Havn for at faa Ladningen klareret, hvorefter det igen kan faa Ordre til at gaa til et af de derværende Slagterier for at losse. Dette kan være forbunden med Tidsspilde og Pengetab, hvis Vind og Strøm kommer imod, da Slagterierne nemlig ligger c. 6 Sm. fra Pelotas, og Slæbedamper kun lejlighedsvis kan faas. Er Skibet paa Plads ved Slagteriet, er det udsat for at gøre Havari paa sig selv og andre Skibe, da der intet er i Land, hvortil der kan fortøjes, naar undtages det Skibet selv sørger for. I Reglen ligger der flere Skibe ved hvert Slagteri, saa der kan snart opstaa Havarier, naar de forbipasserende Skibe river Fortøjningerne op. Baade Post- og Fragtdampere gaar nemlig her forbi med fuld Fart, nogle af dem vel endogsaa med 12 Knobs Fart. At klage nytter intet, da fremmede Skibe har liden eller ingen Ret her. Rederne maa, naar de slutter til Rio Grande, faa indført i Certepartiet: »at losse ved Pelotas Kaj«. Vil en Købmand saa sende Skibet til Slagterierne, saa lad ham betale Omkostningerne derved og for mulige Uheld, som tilstøder Skibet af Mangel paa Fortøjninger i den Tid det ligger der, saa vil her maaske blive opsat noget til at fortøje i. Skibet faar nu 1/6 mere pr. Ton for at gaa til Pelotas Kaj for at losse, men det bør mindst være 2/6, hvis det skal svare til at losse i Rio Grande, eller Sao Jose do Norte. Udgifterne ved at gaa til Slagterierne er £ 6-0-0 foruden Tidsspilde. Dersom Rederne kan blive enige om at slutte paa færre Losse- og Lastedage, vilde det være heldigt, for det er nu intet Særsyn at se et Skib paa 300 Tons d. w. ligge her tre Maaneder for at losse og laste, da omtrent hveranden Dag er Hel-

ligdag her til Lands. Betaling for Overliggedage er tvivlsomme Penge at faa ind her.

Pelotas, den 10. April 1909.

Flere Skibsførere.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af de Angreb, der i Bladet »Navigatørens» Maj Nummer er bleven rettet mod mig, tillader jeg mig at bede om Plads for et Par korte Bemærkninger.

Først vil jeg sige til den Herre, der skriver under Mærket »Pax«, at det forekommer mig fejgt i Skjul af et Pseudonym at udslynge krænkende Insinuationer mod en anden Mand.

Uden i mindste Maade at inllade mig i nogen Polemik med Hr. Kaptajn L. R. Schmith, vil jeg kun gøre opmærksom paa, at hans Paastand om »at det var imod den af Hr. Kaptajn Bjarnarson fremførte Resolution, at de Herrer Kontorchef Emil Krogh og Kaptaja Gøtsche opponerede«, er vitterlig urigtig.

Jeg finder ingen Anledning til at imødegaa Hr. Kaptajn Bjarnarson, hvis Indlæg jo nærmest er en Gentagelse af, hvad der allerede er bleven sagt. Jeg tror ogsaa, det vil være rigtigst ikke at hvirvle mere Støv op om denne Sag end højst nødvendigt, den omstridte Resolution har skadet Foreningens Anseelse tilstrækkeligt, og jeg tror ikke, at en nærmere Analysering af de Motiver, der ligger til Grund for Resolutionen vil gøre Sagen bedre.

Med Hensyn til de Forhold, som mine Angribere paany har taget op og blandet sammen med mine Udtalelser i Anledning af Resolutionen mod Kaptajn Holm, ønsker jeg at pointere, at mit Standpunkt er nøjagtigt det samme som det altid har været.

H. P. Berg.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 26. Maj. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 30,000 Kr. for Bjergning af Damptrawler »Vilhelmine« af Ymuiden, der den 14. April forrige Aar strandede paa Nordkysten af Island.

I Tilslutning til vor Meddelelse i forrige Nummer, i Beretningen over Fragtmarkedet for de mindre Skibe, angaaende Lockouten i Sverig, meddeles der os nu fra Malmö, at Lockouten endnu ikke er endt, og at der ingen Skibe kan aflades hverken fra Malmö eller fra Limhamn.

I den kommende Uge vil *Dansk Søfartstidende* paa Grund af Pinsedagene kun udkomme én Gang, nemlig Torsdag den 3. Juni.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Juni Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Vindforhold paa Oceanet. De vestlige Vinde mellem 40° og 60° N. Br. er atter tiltaget i Antal og Styrke: Vest for 40° V. Lgd. er de overvejende sydvestlige, Øst for 15° V. Lgd. er sydvestlige Vinde fremherskende Nord for 52° N. Br., men nordvestlige Syd for 48°

N. Br. Disse nordvestlige Vinde gaar længere mod Syd gennem NNV. og N. over i Passaten. Navnlig ved Azorerne og S. og SV. for disse hersker der en Del Vindstille og svagere Vinde.

Juni er, hvad de store Damperruter til New York angaar, en af de roligste og mest tørre Maaneder i Aaret.

Kystvinde. Ved de engelske 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. Br., 35° V. Lgd. langs Golfstrømmen til Bermudas Øerne. Strækningen Syd for Linien: Lissabon—Azorerne—Florida Strædet er stormfri.

Taa gehyppigheden er i det hele tiltaget siden Maj, ikke blot ved New Foundlands Bankerne og under den amerikanske Kyst Nord for Golfstrømmen, hvor der over store Strækninger kan iagttages over 200 Taage-timer, men ogsaa ved Kanalgrundene (indtil 40 Timer). Syd for 40° N. Br. er Vejret, naar undtages den amerikanske Kyst Nord for Kap Hatteras saa godt som taagefrit; kun kan der under Portugals Kyst forekomme nogen Taage.

Drivisens Fremtrængen plejer at vedblive indtil Midten af Juni: fra det Tidspunkt gaar Isgrænsen tilbage mod NV. forst langsomt, men fra Midten af Juli med større Hurtighed.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indlobet indtil den 19. Maj, at de arktiske Ismasser paa de store New Foundlands Banker er bleven stærkt forøget og allerede i Slutningen af April Maaned har naaet og overskredet Ruten for østgaende Dampere. Fra 35° 54' N. Br. og 31° 47' V. Lgd., 210 Sm SV. for Azorerne, rapporteres to Isflager af c. 18 Tommers Tykkelse. Tillige rapporteres der tæt sammen-trængte Ismasser, høje Isbjerge, svær Pakis og udstrakte Ismarker fra i Nærheden af Cape Race til Cabot Strædet, hvor der i den seneste Tid er forefaldet ikke mindre end fire svære Kollisioner med Isen. Isen paa St. Lawrence Bugten er i fuld Gang med at drive bort gennem Cabot Strædet og blokerer med østlig Vind endnu af og til Havnene ved Ny Skolland og Breton Island. Skibsfarten paa selve St. Lawrence Bugten aabnedes d. 2. April og mellem Montreal og Quebec d. 21. April.

Middelhavet. I den sydlige Del af det østlige Middelhav er lette, monsunaglige NV. Vinde fremherskende, der, hvad Retningen angaar, er meget stadige, og bliver desto stadigere, jo længere man kommer mod Øst. Ogsaa i den vestlige Halvdel af Middelhavet, særlig ved Algiers Kyst, forekommer monsunaglige Vinde, som dog her blæser fra ØNØ. og altsaa paa en vis Maade danner

Fortsættelsen af NØ. Passaten ind i denne Del af Middelhavet. Paa Strækningen fra Gibraltar til Genua og i hele det tyrrenske Hav forekommer Vindstille nu hyppigere; hist og her overstiger de endog $\frac{1}{5}$ eller $\frac{1}{4}$ af alle lagtlagelserne.

Storme er i Juni overordentlig sjældne, selv en Vindstyrke af 7 efter Beaufort's Skala iagttages kun en enkelt Gang med vestlige Vinde.

I den vestlige Halvdel af Middelhavet langs med den afrikanske Kyst indtil Kap Bon, forekommer hyppigst Forsætninger mod Øst, men Forsætninger mod Vest forekommer dog hist og her og undertiden i ikke ringe Grad. Fra Sicilien Øst efter indtil Port Said forekommer oftest sydlige og vestlige indtil nordvestlige Forsætninger.

Forholdsregler ved Besejlingen af britiske Havne.

Da de tidligere Regler for Besejlingen af britiske Havne er ændret paa visse Punkter og har erholdt Tilføjelser, gengiver vi her efter »Hamb. Corr.« de ny Regler.

I. Forsigtighed, naar man nærmer sig en britisk Havn. I Betragtning af, at der kan indtræde Omstændigheder, der gør det nødvendigt paa Grund af periodisk tilbagevendende Øvelser ved Manovre eller af andre Grunde at forbyde Besejling af britiske Krigshavne om Natten, har det britiske Admiralitet bekendtgjort følgende: 1) Besejling af Storbritanniens Kyster eller Havne i det britiske Rige maa ske med den største Forsigtighed, saasnart man bemærker, at Lyskastere vedvarende er i Virksomhed. I disse Tilfælde kan det berygtes, at der findes Hindringer uden for Havnen, eller at Havneindløbet er spærret. 2) Som Tegn paa at et Havneindløb er spærret, vil der paa iøjnefaldende Steder i eller i Nærheden af Havneindsejlingen blive vist tre lodrette, røde Lanterner om Natten, og tre røde Balloner om Dagen. Saavidt muligt bliver Spærringen meddelt de sig nærmende Skibe i Søen fra Vagtskibe. I et saadant Tilfælde maa Skibene enten begive sig til det Omraade, der i de britiske Admiralitetskort er betegnet som »Examination Anchorage« og ankre der, eller ogsaa maa de blive i Søen.

II. Undersøgelsetjeneste. 1) Hvis der indtræder spændte, politiske Forhold mellem England og nogensomhelst anden Somagt, kan det blive nødvendigt at træffe særlige Foranstaltninger til Undersøgelse af saadanne Skibe, der ønsker at løbe ind i nedennævnte Havne eller Pladser i de forenede britiske Kongeriger eller i deres udenlandske Besiddelser. 2) I et saadant Tilfælde vil Fartøjer, som fører de i Punkt 4 angivne Kendingsflag eller Lanterner udføre Tjenesten ved Undersøgelsen af de Skibe, som søger Havnen, og anvise dem den Plads, hvor de skal ankre. 3) Da Ordningen af Undersøgelsetjenesten ikke bliver bekendtgjort for nogensomhelst af disse Havne, saa er særdeles Forsigtighed paakrævet baade om Dagen og om Natten ved Anløbning af Havne under saadanne spændte Forhold. Der maa holdes skarpt Udkig efter de Fartøjer, der viser de nedennævnte Flag eller Lanterner, og man maa være klar til øjeblikkelig at dreje bi, saasnart man bliver anraabt fra disse Fartøjer, eller hvis der til Advarsel bliver affyret et Signalskud. 4) Om Dagen viser Undersøgelsetjenesten som Kendetegn et Særflag (med vandrette hvide og røde Striber, omgivet af en blaa Rand) og et blaat Nationalflag: desuden, hvis Havnen er spærret, tre røde Balloner lodret under hinanden. Om Natten fører Undersøgelsetjenesten a) tre røde, lodrette Lanterner, hvis Havnen er spærret, b) tre klare, lodrette Lanterner, hvis Havnen er aaben. Foruden disse Lanterner, der er synlige uafbrudt Horison-

ten rundt, bliver de sædvanlige Lanterner, som er foreskrevet for Skibsfarten, ført. 5) Naar Undersøgelsetjenesten er traadt i Kraft advares Skibsførerne imod at forsøge paa at løbe ind i en af disse Havne. Det er i deres egen Interesse nøje at følge alle Anvisninger for Besejlingen, som bliver givet dem fra Undersøgelsetdamperen. Erholder de ikke saadanne Anvisninger, saa maa de begive sig til den Plads, som paa de britiske Admiralitetskort er betegnet med »Examination Anchorage« og ankre der. 6) Ved Taage maa Skibsføreren under iagttagelse af den største Forsigtighed selv styre hen til Undersøgelset-Ankerpladsen. 7) Lodserne ved disse Havne er bekendt med de Anvisninger, som skal følges. De Havne og Steder, som kommer i Betragtning, er:

Havn eller Sted	Omr. Beliggenhed		Længde
	Bredde	"	
Forenede Kongeriger.			
Belfast	54	40 N	5 50 V
Berehaven	51	39 "	9 50 "
Clyde	55	57 "	4 45 "
Dover	51	6 "	1 19 Ø
Falmouth	50	8 "	5 0 "
Firth of Forth	56	0 "	3 20 V
Harwich	51	56 "	1 19 Ø
Hull	53	40 "	0 20 V
Mersey	53	25 "	3 5 "
Milford Haven	51	40 "	5 10 "
Plymouth	50	20 "	4 10 V
Newhaven	50	47 "	0 3 Ø
Portland	50	35 "	2 25 "
Portsmouth	50	45 "	1 5 "
Queenstown	51	50 "	8 15 "
Sheerness	51	25 "	0 45 Ø
Floden Tees	54	35 "	1 10 V
Floden Themsen	51	25 "	1 25 V
Floden Tyne	55	0 "	1 25 V
Alderney	49	45 "	2 10 "
Guernsey	49	30 "	2 30 "
Jersey	49	15 "	2 10 "
Canada.			
Esquimalt	48	25 N	123 25 V
Halifax	44	30 "	63 35 "
Quebec	46	50 "	71 10 "
Middelhavet.			
Gibraltar	36	6 N	5 21 V
Malta	35	54 "	14 31 Ø
Indiske Ocean.			
Aden	12	45 N	45 0 Ø
Bombay	18	53 "	72 50 "
Calcutta	22	30 "	88 20 "
Colombo	6	55 "	79 50 "
Kuraehi	24	50 "	66 50 "
Madras	13	5 "	80 15 "
Mauritius	20	5 S	57 35 "
Rangoon	17	10 N	96 45 "
Kinesiske Hav.			
Hongkong	22	15 N	114 10 Ø
Singapore	1	18 "	103 51 "
Afrika.			
Kapstaden	33	55 S	18 25 Ø
Durban	29	53 "	31 5 "
Sierre Leone	8	30 N	13 10 V
Simonsbugt	34	10 S	18 25 Ø
Australien.			
Adelaide	34	50 S	138 30 Ø
Albany	35	0 "	117 55 "
Brisbane	27	20 "	153 10 "
Freemantle	32	0 "	115 45 "
Melbourne	37	50 "	145 0 "
Hobart	42	55 "	147 20 "
Newcastle	32	55 "	151 45 "
Sydney	33	50 "	151 10 "
Thursday Island	10	35 "	142 15 "
Townsville	19	15 "	146 50 "
Wollongong	34	25 "	150 55 "
Ny Zeeland.			
Auckland	36	50 S	174 45 Ø
Otago	45	50 "	170 40 "

Havn eller Sted	Omr. Beliggenhed		Længde
	Bredde	”	
Port Lyttleton	43	35 S	172 45 0
Wellington	41	15 ”	174 45 ”
West-Indien.			
Bermuda	32	20 N	64 50 V
Kingston, Jamaica	18	0 ”	76 50 ”

Fragtmarkedet.

Taget i store Træk har der i den forløbne Uge ikke fundet nogen videre Forandring Sted, og gennemgaaende ligger Forholdene ingenlunde daarligere end, da vi skrev vor forrige Beretning. Juni og Juli plejer jo altid at være ret stille Maaneder undtagen for Østersøen, Hvidehavet og Kanada, og Aaret i Aar danner ikke nogen Undtagelse, men der synes dog rundt omkring ligesom at være en bedre Følelse, og det skulde ikke undre os, om der i August-September blev noget mere at gøre, hvorved Fragterne af sig selv vil tvinges i Vejret. I de sidste Par Aar har Købmændene fragtet en Masse urimelig billig Tonnage og har vænnet sig til at regne med de lave Fragter, hvorfor det falder dem meget vanskeligt at forson sig med den Tanke, at de nu maa betale lidt mere, og man maa lade dem, at de stritter imod efter bedste Evne og ikke giver sig, førend de har Kniven paa Struben. Til Gengæld er Redernes Fasthed ogsaa i flere Tilfælde bleven belønnet, og der har netop i den senere Tid været adskillige Eksempler paa, at Baade af passende Størrelse og Position har kunnet opnaa en Del mere end Dagens gangse Fragt. Der er saaledes fra Kurrachi nylig sluttet en prompt 7.00 Tons Baad til 14/6 (nett terms) udsøgt Havn, hvilken Rate senere er gentaget, og for Nordamerikas Vedkommende ser vi, at Savannah maatte betale 30/ til to Havne, medens Raten for kort Tid siden ikke var mere end 23/9 à 25/. Der synes kun at være faa præmte Dampere disponible i U. S., men paa den anden Side kan der af den Grund ikke gøres Regning paa nogen almindelig Fragtstigning, da Begæret efter Tonnage ikke er stort, dog kan dette jo senere udvide sig, og hvis La Plata, Sørthavet, Østen etc. da ogsaa er i Markedet, maa vi ubetinget faa bedre Fragter at se. Meget vil jo afhænge af Hosten, men om denne er det endnu for tidligt at danne sig noget paalideligt Billede. La Plata ligger en Kende svagere, og sidst betalte Rater er 14/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (→ 6 d. direkte) pr. 10-30 Juni, 13/ pr. 10-25 Juli, men det er muligt, at dette Marked hurtigt vil rette sig. Kulfragterne ud fra Cardiff er fastere paa Basis af 11/6, ligeledes er der en lille Opgang til det vestlige Middelhav for »handy« Tonnage. I Nord- og Østersøen er Situationen omtrent den samme som i forrige Uge, dog synes Tonnage at være mindre rigeligt udbuddt samtidig med, at ny Laster stadig kommer frem, og en Del af de gamle bliver usædvanlig længe i Markedet.

Efter at ovenstaaende er skrevet har La Plata Markedet igen, som vi forventede, bedret sig, og der er sluttet en Række Juni Dampere til 15/ à 16/ fra San Lorenzo til U. K. eller Kontinentet.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faa hos de fleste Handlende.
 Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

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, pass. Brunshüttel 25./5. for Petersborg. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 13./5. fra Reval. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 20./5. fra Riga. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 23./5. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Pernau 27./5. til Riga. — Antwerpen, Madsen, ank. Smyrna 26./5. fra Piræus. — Arno, Strubberg, pass. Skagen 25./5. til Seabann. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 25./5. fra Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 20./5. fra Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. Oporto 26./5. fra Sevilla. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 18./5. fra New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Girenti 26./5. fra Bari. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 24./5. herfra. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 25./5. fra Middelhavet. — Douro, Søberg, afg. Dartmouth 23./5. hertil. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 12./5. fra Newcastle. — Frederik, Thomsen, ank. London 23./5. fra Malmø. — Garonne, afg. herfra 24./5. til Aberdeen. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 25./5. fra Kristiania. — Hengest, Munk, ank. hertil 26./5. fra Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 22./5. til Genoa. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 24./5. fra Königsberg. — Kasan, Hansen, ank. London 25./5. fra Liban. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 26./5. til Filadelfia. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 22./5. fra Rotterdam. — Leopold II, Rasmussen, afg. Windau 25./5. til Liban. — Loire, afg. herfra 24./5. til Petersborg. — Louise, Kruse, afg. Petersborg 25./5. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 26./5. fra Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Lissabon 26./5. til Antwerpen. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 22./5. fra Riga. — Moskøvi, Jon Jønsen, pass. Brunshüttel 26./5. for Dunkerque. — Nicolai II, Klausen Kaas, ank. hertil 25./5. fra Aalborg. — Nordjylland, Jacobsen, afg. Dunkerque 26./5. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunshüttel 25./5. for Antwerpen. — Omsk, Harder, pass. Brunshüttel 28./5. for Hull. — Oscar II, Hempel, ank. New York 18./5. fra Kristiansand. — Pennsylvanien, Gotsche, laster her. — Perm, Christensen, afg. herfra 26./5. til Liban. — Prøgel, Iversen, ank. Riga 20./5. fra Petersborg. — Riberhuus, Bonnellykke, afg. herfra 25./5. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 20./5. fra Riga. — Saxo, afg. Pillau 25./5. til Liban. — Texas, Lissner, afg. Baltimore 20./5. til Filadelfia. — Tiber, Bech, afg. Petersborg 26./5. til Riga. — Tyr, Thanning, afg. herfra 25./5. til Windau. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 22./5. til New York. — Vendsyssel, ank. hertil 24./5. fra Riga. — Viking, Meyer, afg. Bergen 26./5. til Stavanger.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afr. Montevideo 6./5. til Aalborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Halifax 24./5. til Swansea. — Generalkossul Pallisen, Christensen, ank. Chatham 14./5. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Rotterdam 17./5. til Piræus. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. St. John 11./5. til Cork. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Algeiras 11./5. til Petersborg. — Pawel Andreieff, Tannebek, afg. Lienta 12./5. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Ingrampont 12./5. til London. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kronstadt 22./5. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 26./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Swinemünde 22./5. til London. — Newa, Dahl, afg. Novorossisk 21./5. til Aarhus.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Helsingør 22./5. til Helsingør. — Nanev, Nielsen, ank. Landskrona 25./5. — Nordsoen, Gram, afg. Kjøbenhavn 22./5. til Goole. — Nexos, Basse, ank. Valencia 22./5. — Ellen, Hansen, pass. Hirtshals 25./5. for Middelfart. — Fylla, Christensen, ank. Rouen 24./5. — Cito, Jøsen, ank. Wiborg 22./5. — Napoli, Brinch, ank. South Shields 23./5. — Dagmar, Mathiasen, afg. Stursund 25./5. til Halmstad. — Alfa, Sørensen, afg. Bridport 24./5. til South Shields. — Laura, Petersen, ank. Kotka 23./5. — Hebe, Gregeren, ank. Kjøbenhavn 22./5. — Inger, Larsen, pass. Hirtshals 24./5. for Gjedser. — Johanne, Mikkelsen, afg. Bona 25./5. for Tunis.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Riga 18./5. — London, Bom, ank. Kronstadt 14./5. — Paris, Tholander, ank. Antwerpen 23./5. — Bryssel, Kaas, afg. Cardiff 18./5. til Dakar.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Bathurst 21./5. til Marseille. — Wien, Boech Hansen, ank. Cardiff 25./5. — Roma, v. Thun, ank. Bremen 20./5.

Jylland. Ingrid, Winther, pass. Frederikshavn 24./5. for Rouen.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Fairwater 21./5. — Flynderborg, Jørgensen, afg. Petersborg 26./5. til Calais. — Fredensborg, Fischer, afg. Petersborg 26./5. til Burutisland. — Rosenborg, Svanson, afg. Riga 26./5. til West Hartlepool. — Skanderborg, Jensen, ank. Petersborg 25./5. — Stegelborg, Lund, ank. Stettin 14./5. — Sijerneborg, Lund, ank. Narva 19./5. — Uranienborg, Schmidt, ank. Petersborg 24./5.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Winther, ank. Petersborg 26./5. — Silkeborg, Pedersen, ank. Calais 23./5. — Tuborg, Schmidt, ank. Rotterdam 26./5. — Ulfborg, Mølle-

rup, ank. Kjøbenhavn 25./5. — Vordingborg, Palsbo, afg. Pernau 26./5.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Newcastle 26./5. til Kjøbenhavn. — Taarnborg, Matzen, afg. Petersborg 22./5. til Ghent.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Helsingør 15./5.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Petersborg 15./5.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Hungersberg 19./5. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Ghent 22./5.

Havot. Fyen, Andersen, ank. Rotterdam 22./5.

Rossia. Generalkonsul Elisseejeff, Kofoed, ank. Riga 27./5.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, pass. Perim 18./5. for Singapore. — Tranquebar, van Deurs, afg. Mangalore 20./5. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Marseille 17./5. til Havre. — Indien, Berg, oplagt i Kjøbenhavn. — Pagan, Knudsen, afg. Antwerpen 22./5. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Colombo 22./5. til Singapore. — Samui, Licht, afg. Sabang 24./5. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 16./5. til London. — Bandon, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 7./5. — Sibirien, Rambusch, afg. Beira 21./5. til Bombay. — Cambodia, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Kjøbenhavn 25./5. til Rotterdam. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 25./5. til St. Kitts. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 16./5. til London.

Torm. Sara, Jensen, ank. Tyne 20./5. — Helene, Sørensen, ank. Antwerpen 23./5. — Agnete, Petersen, ank. Kjøbenhavn 21./5. — Hermia, Hansen, ank. Nyborg 26. 5. — Alice, Schultz, ank. Newcastle 20./5.

Heimdal. Anine, Leith, afg. Norre Sundby 18./5. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Vardø 26./5. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 16./5. — Elna, Ratje, ank. Buntisland 25./5. — Therese, Pedersen, ank. West Hartlepool 16./5. — Simone, Møller, afg. Tyne Dock 18./5. — Jeanne, Löffler, afg. Sunderland 26./5. — Vera, Risø, afg. Blyth 25./5. — Daisy, Lagesen, afg. Langror 22./5.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Kronstadt 24./5. — Alexy, Lorentzen, ank. Helsingør 24./5. — Dagny, Sørensen, afg. Søderhamn 25./5. til Rotterdam. — Mary, Clausen, afg. Marseille 24./5. til Hargshamn.

Svendson & Christensen. Ajax, Brorsen, ank. London 24./5. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Stettin 27./5. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Kiel 23./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Grangemouth 24./5. — Hans Tavsens, Klaborg, ank. Methil 25./5. — Peter Willemoes, Møller, ank. Sundsvall 22./5. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kotka 25./5. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Kjøbenhavn 25./5. — E. M. Dalgas, Møller, pass. Kjøbenhavn 26./5. nordg.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Leith 25./5. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Granton 13./5. — Urania, Clausen, afg. Kjøbenhavn 23./5. — Svend, Schmidt, ank. Nvbann 18./5. — Nordland, Møller, afg. Granton 21./5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. London 24./5. — England, Andersen, ank. Kjøbenhavn 26./5. — Holland, Poulsen, ank. London 22./5. — Rusland, Madsen, ank. Methil 24./5. — Annette Furness, Larsen, ank. Havre 24./5. — Frankrig, Friis, afg. Kjøbenhavn 23./5. — Tyskland, Danstrup, ank. Riga 10./5. — Belgien, Nielsen, afg. Sunderland 23./5.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Grimsby 25./5. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 10./5. til Pertusola. — Newton, Andersen, ank. Spezia 15./3. — Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16./5. — Nivingston, Svendsen, afg. Kjøbenhavn 22./5.

Fram. Austa, Bagger, ank. Aarhus 20./5. — Freja, Nielsen, afg. Libau 25./5. — Vera, Thing, ank. Hull 24./5.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Windau 26./5. til Ghent. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Hull 25./5. til Reval. — Ove Gjedde, Jans, ank. Åbo 23./5.

Sejlskibe.

Ronne. Herman Olsen, Hintze, ank. Karlshamn 16./5. — Sigurd, ank. Kalmar 17./5. — Castor, Clausen, ank. Oscarshamn 18./5. — Hermod, Grønvold, er ank. til Kjøbenhavn. — Veset, Kofoed, ank. Landskrona 18./5. — Gudmund, ank. Swinemünde 21./5. — Argus, Holm, er ank. til Korsør. — Ane Cathrine, Holm, ank. Mariager 22./5.

Svendborg. Helge, Carlsen, ank. Riga 19./5. — Sophie, Mikkelsen, ank. Kronstadt 20./5. — Emanuel, Bentzen, ank. Gefle 21./5. — Libra, Hansen, ank. Helsingfors 21./5. — Severine, Hansen, ank. Orh 20./5. — Iris, Hansen, ank. Fowey 21./5. — Cornwall, Petersen, ank. Gefle 20./5. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Blyth 21./5. — Danmark, Husfeldt, ank. Drøbak 20./5. — Urania, Nielsen, ank. Lovisa 21./5. — Triton, Nielsen, ank. Sundsvall 21./5. — Sofie, Jensen, ank. Danzig 21./5. — Alma, Hansen, ank. Middlesbrough 20./5. — Kamma, Fisker, ank. Gefle 23./5. — Capella, Hansen, ank. Wiborg 23./5. — Embla,

Mikkelsen, ank. Grangemouth 24./5. — Ebezor, Rasmussen, ank. Capelroyle 23./5. — Valdemar, Andreasen, ank. Wasa 23./5. — Constance, Mouritzen, ank. Narvik 23./5. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Gefle 21./5. — Nanna, Madsen, ank. Höganäs 22./5. — Ragnhild, Andersen, ank. Dundee 22./5. — Ester, Petersen, ank. Aarhus 24./5. — Guldborg, Jørgensen, ank. Boness 25./5. — Fulvia, Petersen, ank. Göteborg 24./5. — Apollo, Nielsen, ank. Karrebaksmünde 25./5. — Marie, Andersen, ank. Hamburg 24./5. — Jøns, Eriksen, ank. Söloppgard 24./5. — Fylla, Rasmussen, ank. Langöre 24./5. — Heimdal, Rasmussen, ank. Aalborg 25./5. — Fanny, Hansen, ank. Fredericia 25./5. — Vega, Rasmussen, ank. Charlestown 26./5. — Zampa, Petersen, ank. St. Ybes 25./5. — Ignatz Breum, Lund, ank. Shorehamn 25./5. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Dieppe 26./5.

Æro. Mette, Andersen, ank. Dysart 23./5. — Vigilant, Jacobsen, ank. Dysart 24./5. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Dysart 22./5. — Laura, Jensen, afg. Cadix 22./5. til New Foundland. — Viking, Weber, ank. Swinemünde 22./5. — Anne, Hansen, ank. Odense 23./5. — Marie, Østermann, ank. Travemünde 23./5. — Peter, Ohlsen, ank. Göteborg 24./5. — Atlantic, Rasmussen, ank. Puerto Cabello 22./5. — I. Kofoed, Andersen, afg. Randers 22./5. til Hernösand. — Bien, Petersen, ank. Lysekil 24./5. — Neptun, Jensen, ank. Lysekil 24./5. — Marie, Weber, ank. Raumo 24./5. — Alfa, Madsen, afg. Paullae 20./5. til Martinique. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Nantes 25./5. — Ellen, Lauritzen, ank. Svendborg 26./5. — Forældrenes Minde, Christensen, ank. Malmö 26./5. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Sundwall 26./5. — Ægir, Petersen, ank. Wismar 25./5. — Kirstine, Rasmussen, ank. Flekkefjord 26./5. — Malfridur, Hansen, ank. Horsens 26./5. — Juliane, Christensen, ank. Cadiz 26./5. — Christiane, Bager, ank. Pillau 25./5. — Abba, Petersen, ank. Fejo 25./5. — Ariel, Christensen, ank. Kragerø 25./5. — Pampa, Svendsen, ank. Randers 25./5. — Ausgar, Jørgensen, ank. Pensacola 25./5. — Hans, er 6./5. præjet paa 4° N. Br. og 30° V. Lgd.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 28. Maj 1909. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juni Maaned. — Forholdsregler ved Besøgningen af britiske Havne. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion over et Skib.

Efter Begæring af Sagfører Rasmus Poulsen, Svendborg, som Befuldmagtiget for en Udlægshaver bliver den i Stege Havn beliggende Skonnert „Elise Bay“, hjemmehørende i Svendborg, drægtig 114.07 Reg. Tons Brutto, 97,67 Reg. Tons Netto, stillet til absolut Bortsalg ved Tvangsauktion, som afholdes paa Stege Havneplads Onsdagen den 9. Juni d. A. Formiddag Kl. 11.

Skibet kan beses ved Henvendelse til Havnefogden i Stege. Konditioner, Udskrift af Skibsregistret m. m. ligger til Eftersyn her paa Kontoret.

Stege Byfogedkontor, den 28. Maj 1909.

Rosenørn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsku ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remise fra Losepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

teguer Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate Præmier. Agenturer i de fleste Provinshaver.

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

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-Portegniser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1162. Lødsdampere midlertidig ombyttet. Skagen. Skagerrak. Lødsdampere ved Skagen er midlertidig ombyttet med en Lødsdæksbaad.

1163. Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Karrebæksminde-Bugt. Smalands-Farvandet. I Nætterne mellem den 21. og 26. Juni 1909 afholdes fra Kl. 9 Em. til Kl. 2 Fm. Skydeøvelser i Karrebæksminde-Bugt. Skydningen foregaar fra et Skib, der ligger opankret S. for Breddeparallellen 55° 8' N. Br., og Skydningen foregaar S. efter mod Vene-Grunde. Naar der skydes, belyses Skydefeltet med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det angivne Farvand, saa længe de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1164. Sunket Vrag. Fyrskibet »Falsterboref« NV. Østersøen. I Følge Telegram fra Lødskapitajnen i Malmo er en Galease sunket c. 2 Sm NV. t. V. fra Fyrskibet »Falsterboref«, i c. 15 m Vand. Masttopperne er netop synlige i Vandet. En Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3 Sek., er udlagt tæt SV. for Vraget. Vraget vil blive uskadeliggjort.

1165. Fyrskibet »Savitschev« forandret Farve. Rusland. Fyrskibet »Savitschev« er nu rodt med en bred, hvid, lodret Stribe, hvori et sort »C«. 58° 17' N. Br. 21° 21' Ø. Lgd.

1166. Taagesignaler forandres. Darsser Ort og Dornbusch. Tyskland. Fra 1. Juni 1909 gives Taagesignalet ved Darsser Ort Fyr med To-Skud hver 5 Minut-ter, 54° 28' 28" N. Br. 12° 30' 23" Ø. Lgd., og ved Dornbusch Fyr med Et-Skud hver 4 Minutter, 54° 36' 3" N. Br. 13° 7' 25" Ø. Lgd. (Kort Nr. 116, 139, 157 og 160).

1167. Fyr skjules. Bülk. Kiøler Fjord. Bülk Fyr skjules i en Vinkel af 10° i Retningen N. 66° Ø. af Masten til Gnisttelegrafan. 54° 27' 25" N. Br. 10° 12' 4" Ø. Lgd.

*) Reduktionsstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

1195. Fyrskib inddraget. Fyr tændt. River Berbice. Engølsk Guinea. Fyrskibet »Berbice«, i Indløbet til River Berbice, er inddraget og en rød Tonde udlagt paa Stedet. 6° 22' N. Br. 57° 28' V. Lgd.

Paa Town Hall Taarn, New Amsterdam, er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsviden: 16 Sm. 6° 17' N. Br. 57° 29' V. Lgd.

Paa Rosignol Pier, paa Flodens V.-Kyst, er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsviden: 6 Sm. 6° 18' N. Br. 57° 31' V. Lgd.

1196. Fyr tændt. Samidoro Point. Sao Francisco. Brasilien. Paa Samidoro Point er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 75° Ø. gennem N. og V. til S. 52° V. Flammens Højde: 9 m. Synsviden: 8 Sm. 8 m høj Fyrpæl. 26° 10' S. Br. 48° 34' V. Lgd.

1197. Oplysning om Lystønder. Great Orange Bank og Triton Bank. Magellan Straat. Chili. Great Orange Bank Lystønde viser hvidt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. Den ligger paa N.-Enden af Grunden, c. ½ Kbl SØ. fra den sorte Stumpønde. 52° 23' 42" S. Br. 69° 8' 35" V. Lgd.

Triton Bank Lystønde viser hvidt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. Den ligger paa SV.-Kanten af Grunden, c. 2 Kbl SØ. fra den røde Spidsønde. 52° 37' 40" S. Br. 69° 54' 50" V. Lgd.

Lystønderne ligger foreløbig kun til Forsøg. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 549. Kjøbenhavn 1909).

1198. Grund fundet. San Quentin Sound. Gulf of Penas. En 6 m Sandgrund ligger paa den Bank, som er dannet uden for San Tadeo River, 1¼ Sm S. 12° V. fra Condro Point, og i S. 86° Ø. fra Point Bynon. 46° 46' S. Br. 74° 25' V. Lgd. Banken strækker sig ½ Sm længere ud end angivet i Kortet.

1199. Nyt indløb. Port of Ancon (La Boca). Panama. Skibe til Port of Ancon (La Boca) maa benytte den ny Indløbskanal, c. 1 Sm SØ. for Flamenco Island. 8° 54' N. Br. 79° 31' V. Lgd. Kanalen, som er afmærket med Tønder, der paa begge Sider, er sikker med halv Floed for Skibe med 5 m Dybgaende, med trekvart Floed med 6,5 m. Man skal holde sig midt mellem Tønderne. Løds kan faas.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1200. Løb spærres. Passo di Portovenere. Golfo della Spezia. Italien. Fra den 14. Juni 1909 og indtil videre er Løbet mellem Damningen ved Portovenere og Grunden Cava Carlo Alberto ved Isola Palmaria spærret for al Sejlads.

1201. Midlertidigt Fyr tændt. Porto di Santo Stefano. Promontorio Argentario. Italien V.-Kyst. Paa Yderenden af Damningen, som ved Sauto Stefano er under Forhængelse, er tændt et midlertidigt, grønt, fast Fyr. Synsviden: 2 Sm.

1202. Fyr forandret. Badino. Terracina. Italien V.-Kyst. Ved Indløbet til Badino er Fyret paa V.-Møllens Hoved nu et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsviden: 6 Sm. Det lyser fra Kysten Ø. fra Badino. til S. 28° V. Fyret paa Ø.-Møllens Hoved er et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsviden: 6 Sm. Det lyser fra S. 60° Ø. til Kysten V. for Badino. Fyrene vises fra en Pæl ved et Fyrhus.

1203. Øvelser med Undervandsbaade. Veneto Munding. Italien Ø.-Kyst. Omkring Veneto Munding foretages øvelser med Undervandsbaade. De ledsages af en Torpedobaad, som fører rodt Flag paa Toppen. Signaler fra disse, om fornuddet ledet af et Kanonskud, skal ubetinget følges. Undervandsbaaden kan have en 3 m høj Stang med trekantet Flag over Vandet, man skal gaa rigeligt uden om dem.

1204. Fyr tændt til Forsøg. Porto del Lido. Italien Ø.-Kyst. Paa N.-Dæmningen af Kanalen, c. ½ Sm NNV. fra Semaloren ved San Nicolo del Lido, brænder til Forsøg i tre Maanedre et grønt Fyr med Formørkelser hver 5½ Sek., Lys 1½ Sek., Mørke 4 Sek.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1168. Vraggods rapporteret. Nordsøen. Foreren af Dampskibet »Knutthenborg« har meddelt, at han den 19. Maj paa 56° 38' N. Br. 6° 11' Ø. Lgd. har passeret en Del Vraggods.

1169. Lys- og Klokketønde inddrages midlertidig. Røttergat. Tyskland. Fra Slutningen af Maj 1909 er Lys- og Klokketønde Røttergat Nr. 1 midlertidig inddraget i e. 4 Uger. En rød Spirtønde med Ballon ligger i den Tid paa Stationen. 54° 30' 30" N. Br. 8° 11' 0" Ø. Lgd.

1170. Tønder flyttet. Nordrepiip. I Nordrepiip er Tønderne nu flyttet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 451. Kjøbenhavn 1909).

1171. Tønder flyttet. Falsches Tref. Elben. I Falsches Tref er følgende Tønder flyttet og ligger snaløst:

Andrvingstønden paa 54°	4' 15" N. Br.	8° 34' 12" Ø. Lgd.
Tønde 1	54° 3' 44"	8° 33' 6"
6	53° 59' 40"	8° 37' 54"
7	53° 58' 45"	8° 38' 50"
9	53° 57' 40"	8° 38' 6"
D	53° 58' 42"	8° 38' 31"
K	53° 58' 21"	8° 38' 27"
F	53° 57' 48"	8° 37' 54"

1172. Fyr tændt. Moorburg og Grosse Kattwik. Siderølle. Fyrene ved Moorburg og Grosse Kattwik Landingsbroer er nu tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 581. Kjøbenhavn 1909).

1173. Lystønde udlagt til Forsøg. Fyrskibet »Borkum Riff« S. En rød Lystønde, mærket »Feuerschiff«, der viser hvidt Lys med Fyrskibet hver 8 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 4 Sek., er nu udlagt 500 m S. for Fyrskibet »Borkum Riff«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 544. Kjøbenhavn 1909).

1174. Lysvinkel drejet. Pilsam Fyr. Ems. I Pilsam Fyr er den faste Lysvinkel drejet N. eller og viser nu fra S. 86 $\frac{1}{2}$ ° V. til S. 87 $\frac{1}{2}$ ° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1065. Kjøbenhavn 1909).

1175. Tønde forandret. Buitengrønden. Friesche Zeegat. Holland. Paa den hvid og sort lodret stribe Spidsstønde »Riff« paa Buitengrønden er Ballonen borttaget. 53° 32' 54" N. Br. 6° 6' 47" Ø. Lgd.

1176. Midlertidigt Fyr forandret. Schiermonnikoog. Det midlertidige Blinkfyr paa det S-lige Fyrtaarn paa Schiermonnikoog er nu forandret og viser Fire-Blink hver 20 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 456. Kjøbenhavn 1909).

1177. Afmærkning forandret. Amsteldiep. Zuidree. Ved V.-Kanten af Amsteldiep er Afmærkningen forandret og er nu snaløst: 4 røde Vagere Nr. 1—4, med to Balloner, 4 Stager med to Balloner, 3 røde Vagere Nr. 5—7, med to Balloner, 4 Stager med to Balloner, 1 rød Vager Nr. 8 med to Balloner.

1178. Vagere flyttet. Binnen Breesam. Zeegat van Texel. I Binnen Breesam er den røde Vager med Ballon Nr. 1 flyttet til 53° 5' 31" N. Br. 6° 3' 38" Ø. Lgd., og den sorte Vager med alskortet Kegel Nr. 1 til 53° 5' 39" N. Br. 6° 3' 34" Ø. Lgd.

1179. Lystønder midlertidig ombyttet. Beningen. Zeegat van Goeree. I Beningen er den sorte Lystønde Nr. 1 og den røde Lystønde Nr. 2 midlertidig ombyttet med henholdsvis en Stumpstønde og en Spidsstønde.

1180. Tønde udlagt. Zilpe. Zeegat van Brouwershaven. En Spidsstønde Nr. 3 a er udlagt i Zilpe, paa 51° 38' 30" N. Br. 4° 5' 36" Ø. Lgd.

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

1181. Baaker borttaget. Piel Harbour. Barrow Harbour. England V.-Kyst. De fem Baaker paa Piel Harbour NO.-Kyst, paa Rubble Damning, e. 16 Kbl N. t. Ø. 24 Ø. fra Walney Fyr, er borttaget. Walney Fyr: 54° 3' N. Br. 3° 10' 4" V. Lgd.

1182. Lystønde udlagt. Lough Carlingford. Irland Ø.-Kyst. En Lystønde, der viser grønt Lys med Formørkelser, er udlagt paa Kanten af Banken N.V. for Earl Rock, 300 m N. 81° V. fra Earl Rock Banke, og i N. 23° Ø. fra Greenore Fyr. 54° 2' 2" N. Br. 6° 7' 2" V. Lgd.

1183. Taagesignalet oprettet. Mizzen Head. Irland SV.-Kyst. Taagesignalet paa Mizzen Head er nu oprettet. Det gives med To-Knald hver 7 $\frac{1}{2}$ Minut i 60 m Højde over Vandet. Mellem Solnedgang og Solopgang gives Signalet med Knald, der samtidig giver et stærkt lysende Blink. 51° 57' N. Br. 9° 49' 2" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 466. Kjøbenhavn 1909).

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

1184. Midlertidigt Fyr tændt. Ile de Penfret. Frankrig. Ile de Penfret Fyr er slukket og det midlertidige, røde Lysfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn, er tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1140. Kjøbenhavn 1909).

1185. Midlertidigt Fyr tændt. Kerdons. Belle-Ile. Kerdons Fyr er nu slukket, og et midlertidigt, rødt, fast Fyr tændt paa Ø.-Hjørnet af Fyrtaarnets Galleri. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1011. Kjøbenhavn 1909).

1186. Tønde flyttet. Basse de Meaban. Baie de Quiberon. Den sorte Spirtønde med Cylinder ved Basse de Meaban, S. for Indløbet til Floden Auray, er flyttet 315 m SØ. hen, til 47° 30' 52" N. Br. 2° 56' 7" V. Lgd.

1187. Lystønde flyttet. Banc de Faclan. Gironde. Da Grunden har forandret sig, er den røde Lystønde, der viser grønt Lys, paa Ø.-Kanten af Banc de Faclan, i Gironde, flyttet 600 m SØ. hen, til 44° 59' 24" N. Br. 0° 33' 0" V. Lgd.

1188. Lystønde udlagt. Horseshoe Shoal. Nantucket Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt tæt ved Horseshoe Shoal Southeast Part Kløkketønde Nr. 12. 41° 27' 20" N. Br. 70° 14' 12" V. Lgd.

1189. Tønder inddraget. Silver Eel Pond. Fishers Islands. Long Island Sound. Tønderne Nr. 4 og 6 ved Indløbet til Silver Eel Pond er permanent inddraget.

1190. Lystønde inddraget. Robbins Reef. New York Upper Bay. Lystønden, der til Forsøg var udlagt tæt V. for Robbins Reef Kløkketønde Nr. 13 $\frac{1}{2}$, er permanent inddraget. 40° 39' 15" N. Br. 74° 9' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 802. Kjøbenhavn 1909).

1191. Lysvinkel borttaget. Cherry Island forreste Ledelyr. Delaware River. I Cherry Island forreste Ledelyr er Lysvinklen, der lysste op ad Floden fra N. 33° Ø. til N. 61° Ø., permanent borttaget.

1192. Forandring i Afmærkning. Cape Fear River. North Carolina. I Cape Fear River er Brunswick Channel Upper Stumpstønde Nr. 29 flyttet e. 1 Kbl. N. hen, og ligger nu fra Hospital Point Fyr Nr. 10 i S. 14 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Fourth Eastern Jetty Fyr Nr. 8 i N. 5 $\frac{1}{4}$ ° Ø. Alligator Creek Cut Upper Spidsstønde Nr. 32 er permanent inddraget.

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

1193. Baake opført. Grunt Rocks. Port Antonio. Jamaica. Paa NV.-Enden af Grunt Rocks er i 5,5 m Vand opført en Baake, bestaaende af en Pæl med rød og hvid lodret stribe, firkantet Skive. 18° 11' 2" N. Br. 76° 27' 2" V. Lgd.

1194. Vrag. Aux Cayes Harbor. Haiti S.-Kyst. Et Vrag ligger sunket i det Ø.-lige Indløb til Aux Cayes Harbor, e. 1 $\frac{1}{2}$ Sm N. 12 $\frac{1}{4}$ ° Ø. fra East Cay. To Mastes er e. 3 m over Vandet. 18° 9' 0" N. Br. 73° 36' 20" V. Lgd.

149

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

1205. Oplysning om Grunde. Dohrab Island NØ. og Kamaran Island V. Røde Hav Ø-Kyst. Dohrab Island ligger 4 Sm Ø-ligere end angivet i Kortet. 16° 19' N. Br. 41° 53' Ø. Lgd. Baaken paa Øens SØ-Pynt findes ikke. Et Rev. e. 1 Sm langt i Ø. og V. og 2 Koh bredt med 7 m Vand, ligger 6 Sm N. 45° Ø. fra Baaken paa Øens Midte. 16° 23' N. Br. 41° 58' Ø. Lgd.

Revot med 7 m Vand V. for Kamaran Island, angivet i Kortet paa 15° 21' N. Br. 42° 22' Ø. Lgd., strækker sig længere mod S. 13 m Dybde er fundet 3½ Sm fra det anførte Sted.

1206. Forandring i Belysning. Libreville. Gabon. Afrika. Det hvide, faste Fyr 100 m V. for Gouvernementsbygningen i Libreville er slukket. 0° 23' -19' N. Br. 9° 26' 31" Ø. Lgd. Det grønne, faste Fyr paa S.-Molens Hoved er slukket. 0° 23' 15" N. Br. 9° 26' 25" Ø. Lgd. Et hvidt, fast Fyr er tendt paa S.-Molens Hoved. Flammeens Højde: 7 m. Rød Baake. Det røde, faste Fyr paa N.-Molens Hoved er omhyttet med et grønt, fast Fyr.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

1207. Oplysning om Grund. Masoedji-rivier NØ. Sumatra Ø-Kyst. Grunden NØ. for Mundaigen af Masoedji-rivier er en Sandbanke, 5,000 m lang i NV. og 864, og 2,000 m bred, med en mindste Dybde af 3 m, og omgivet af 5,5 à 7 m Vand. Dets Midte ligger paa 4° 3' S. Br. 105° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 780. Kjøbenhavn 1908).

1208. Oplysning om Rev. Klabatbaai. Banksa N.-Kyst. Revet med 4 m Vand i Klabatbaai ligger i 11 m Vand, 3,600 m N. 16° Ø. fra Kelapa V.-Pynt. 1° 35' S. Br. 105° 43' Ø. Lgd. Den rød og sort vandret stribede Spidsstønde ved Revets NVY.-kant forbliver liggende. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1045. Kjøbenhavn 1909).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + anmærket; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr. Frankrig:
R 3285 Port de Djidjelli. Marts 1909.
R 4119 Rade de Cherbourg. Januar 1909.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Maj 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	86	85 ¹ / ₄	86
Danmark		—	—
Norden	80 ¹ / ₄ — 79 ³ / ₄	79 ³ / ₄	80
Kjøbenhavn	22 — 21 ¹ / ₂	21 ¹ / ₂	24
Carl	69 ¹ / ₂	69	70
Dannebrog	70 ¹ / ₂ — 71	70 ¹ / ₂	70 ³ / ₄
Skjold	44	43 ³ / ₄	44 ³ / ₄
Urania		—	—
Union	22 ¹ / ₂ — 23 ³ / ₄	23 ³ / ₄	25
Dampsk. af 1896	71 — 71 ¹ / ₂	71	71 ¹ / ₂
Højmdal		87	90
Østasiatiske	128 ³ / ₄	128 ³ / ₄	129
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm		70	72 ¹ / ₂
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		8	8
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	39 — 38 ¹ / ₂	38 ¹ / ₂	38 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		101 ¹ / ₂	106
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		—	—
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		95 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		86 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		89 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4 % — — — 1. Serie.		94 ³ / ₄	95
4 % — — — 2. Serie.		96 ¹ / ₂	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		—	—
4 % — — — 7.		—	—
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		—	—
4 % Østift. Kreditf.		95	95 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	100 ¹ / ₂	—100	150 ¹ / ₄	161
Privatbank	128 ¹ / ₄	— ¹ / ₂	100	100 ¹ / ₄
Landmandsbank			128 ¹ / ₄	128 ¹ / ₄
Handelsbank			131	131 ¹ / ₂
Grundejerbank	46 ³ / ₄	— ¹ / ₄	46 ¹ / ₄	46 ¹ / ₂
Burm. & Wain	86 ¹ / ₂	— ³ / ₄	86 ¹ / ₂	86 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	102 ³ / ₄		102 ¹ / ₂	102 ³ / ₄
Sukkertabr.			—	—
Bryggeri Aktier			—	—

Vekaelkurser d. 25. Maj 1909.

	avista	
	Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	83.80
London	18.18	18.15
Paris	72.90	—
Amsterdam	150.80	—
Wien	75.95	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Maj 1909.

Russiske Noter	215.70
4 % Russiske Consols.	87.25
3 ¹ / ₂ % Boden Kredit.	83.00
5 % Mexikanske 1899	102.85
5 % Rumænske Stats	102.40
4 % — — 1890	94.00

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

„Foren. Dampsk.“ 128,000, „Norden“ 34,000, „Dannebrog“ 4,000, „Carl“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 20,000, „København“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 30,000, „Østasiatisk“ 282,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

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

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

Bugserselskabet udfører Bu seringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenees Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klassees dansk Fabrikat, lette
at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

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.

Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og ufortoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincohn“. Telefon 3283.

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 Uøjet og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Løsehjul

„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

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 466 & 500.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4689.

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Juni 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
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
 Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prislister.



Strandet St/Trawler til Salg.
 Den paa Klitnøller Strand, 1 Mil Syd for Hanstholm Fyr, i Januar Maaned d. A. indstrandede St/Trawler „Lepanto“ af Grimsby, bygget af Staal hos Cochrane & Cooper i Selby og forsynet med Maskiner af C. D. Holmes i Hull i Aaret 1900. Længde 112,6 eng. Fod, Bredde 21 Fod, Dybde 11,5, Triple Cylindere 12", 19", 4", 32", Sla. 23", og i August 1908 indlagt ny Kedel, R. H. P. 55, skal i Følge Begæring af Assurandørerne sælges som den henstaar i Havstokken med iværende Inventarium og Fiskeredskaber.
 Lysthavende bedes inden 14 Dage indgive Tilbud i forsejlet Billet, mrkt.: „Tender for Lepanto“, til
Carl Zoll,
 aut. Strandingskommissionær.
 Thisted.

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 • •

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.
 Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Piliat: 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.

 med Certifikat, 100 Kr.
PREISLER
 Kjøbmagergade 13.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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

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

Skibshypothekbanken.
 Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
 Telef. 9052
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Skibshypothekbanken** tilbyder **Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar**
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

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.

Plads søges.

En Plads som Skipper søges af en Mand midt i 40-erne paa et mindre Fartøj eller Bugserbaad. Er godt kendt med Bugserfart og har været Skipper de sidste 5 Aar paa en saadan. Billet, nrk.: „293 F“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.



NEW YORK-STEMP. FABR. XANIA

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

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

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibsmedie.

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

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 Søuhre.

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.

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.

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.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.

Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Spedition

St. Petersburg

og

Narva (Hungerburg)

(Rusland)

Telegr.-Adr.: „Benuge“.

St. Pbg. P. O. Box 249.

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion over et Skib.

Efter Begøring af Sagfører Rasmus Poulsen, Svendborg, som Beuldmægtiget for en Udlægshaver bliver den i Stege Havn beliggende Skonnert „Elise Bay“, hjemmehørende i Svendborg, drægtig 114,07 Reg. Tons Brutto, 97,67 Reg. Tons Netto, stillet til absolut Bortsalg ved Tvangsauktion, som afholdes paa Stege Havneplads Onsdagen den 9. Juni d. A. Formiddag Kl. 11.

Skibet kan besees ved Hørvendelse til Havnefogden i Stege. Konditioner, Udskrift af Skibsregistret m. m. ligger til Eftersyn her paa Kontoret.

Stege Byfogedkontor, den 26. Maj 1909.

Rosenørn.

BØCKMANN & NIELSEN

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

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

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen.)

Ministeriet for Handel og Søfart. Repræsentationen indgav i 1904 et Andragende til Regeringen om, at de Søfarten vedrørende Sager i saa vidt Udstrækning som muligt maatte blive henlagt under et enkelt af Ministerierne, idet han tilraadede, at Indenrigsministeriet valgtes som det Sted, hvor disse Sager naturligt centraliseredes. Dette havde til Følge, at de Navigationsundervisningen vedrørende Sager henlagdes fra Marineministeriet og de Skibsregistreringen vedrørende Sager fra Justitsministeriet til Indenrigsministeriet. Der var hermed taget et væsentligt Skridt henimod den af Repræsentationen ønskede Ordning, men naturligvis maatte man fra dennes Side ønske en fortsat Udvikling i den angivne Retning.

I det forløbne Aar er der foretaget en yderligere Centralisering indenfor Administrationen af de Søfarten vedrørende Sager ved at der under 12. Oktober er oprettet et Ministerium for Handel og Søfart; ogsaa paa anden Maade tør det forventes, at dette Ministerium vil faa Betydning for Søfarten, i hvilken Henseende særlig skal fremhæves den raadvigende Stilling, Ministeriet faar i Sager, der, uden at sortere under det, er af Betydning for Skibsfarten. Til Minister for Handel og Søfart udnævntes Konsul. Skibsreder Johan Hansen af Firmaet C. K. Hansen her i Byen.

Efterat det ved ovennævnte kgl. Resolution var bestemt, at et Ministerium for Handel og Søfart skal oprettes, indgav Repræsentationen under 12. November f. A. til Ministeren for Handel og Søfart en Henvendelse, i hvilken den fremsatte de Ønsker med Hensyn til den fremtidige Ordning af Søfartssagerne Administration, som næres indenfor Skibsfarten. Denne Henvendelse lød saaledes:

Til Hs. Excell. Ministeren for Handel og Søfart.

Efterat der ved kongelig Resolution af Oktober d. A. er oprettet et Ministerium for Handel og Søfart, tør det formentlig antages, at det fra Skibsfartens Side ved tidligere Lejligheder fremsatte Ønske om, at de Søfarten vedrørende Sager maa blive samlet under én Administration, saa vidt muligt vil blive imødekommet. For i Hovedtrækkene at angive de Anskuelse med Hensyn til den fremtidige Ordning, der næres indenfor Skibsfarten, tillader Repræsentationen sig at rette nærværende Henvendelse til Deres Excellence.

De Sager, der vedrører Skibsfarten, er som bekendt i det væsentlige henlagt under Indenrigsministeriet, Marineministeriet, Finansministeriet (Generaltolddirektoratet) og Justitsministeriet. I et Andragende, som Repræsentationen under 10. Februar 1905 indgav til Regeringen, udtalte den Ønsket om, at disse Sager saa vidt muligt maatte blive henlagt under Indenrigsministeriet som den af Administrationens Afdelinger, under hvilken de naturligt henhørte. Dette Andragende blev for saa vidt imødekommet, som de Navigationsundervisningen og Skibsregistreringen vedrørende Sager derefter blev overført fra henholdsvis Marineministeriet og Justitsministeriet til Indenrigsministeriet. En overvejende Del af Søfartssagerne er herefter samlet under Indenrigsministeriet, og Repræsentationen maa anbefale, at samtlige disse Sager overgaar til Ministeriet for Handel og Søfart. Disse Sager omfatter: Søneringsvæsnet; Forhyringsvæsnet; Navigationsundervisningen; Kontrollen med Skibes Sødygtighed, herunder Tilsynet med Dampfartøjer; internationale Søfartsforhold; Skibsregistrering; Soforsikring; Dispachører; Udarbejdelsen og Offentliggørelsen af den aarlige statistiske Oversigt over Søulykker; Søfartens Organisationer; Legater og Stiftelser for Søfarende. Under Kontrollen med Skibe bør

formentlig indbefattes Tilsynet med Folkelukafer i Overensstemmelse med Indenrigsministeriets Reglement af 1. Juli d. A.

De under Marineministeriet hørende Sager, der vedrører Søfarten, kan henføres under følgende Grupper: Fyrvæsnet; Vagervæsnet; Lodsvesnet; Bekendtgørelser for Søfarende; Eksaminer for Maskinister; Redningsvæsnet. I Overensstemmelse med sin Opfattelse om det hensigtsmæssige i, at Søfartens Sager i videst mulig Udstrækning henlægges under én Administration, maa Repræsentationen ønske ogsaa de her nævnte Sager overført til Ministeriet for Handel og Søfart. Repræsentationen er imidlertid ikke blind for, at dette for nogle af Sagerne Vedkommende vil være forbundet med Vanskeligheder, der mulig ikke lader sig overvinde. Dette gælder, saa vidt Repræsentationen kan skønne herover, Fyrvæsnet, Vagervæsnet og om end visnok i ringere Grad, Lodsvesnet. Saafremt Marineministeriet maatte være af den Mening, at det ikke kan afgive disse Sager uden til Skade for andre, under dets Varetægt hørende Interesser, skal Repræsentationen indtrængende tilraade, at der i hvert Fald for Lodsvesnets Vedkommende bliver truffet Bestemmelse om, at Ministeriet for Handel og Søfart bliver raadvigende i alle Spørgsmaal, der vedrører Lods-taksterne og Reglerne for deres Opkrævning. — En lignende raadvigende Stilling maa det anses for rigtigt at give dette Ministerium i Sager vedrørende Udstedelse af Bekendtgørelser for Søfarende, hvilke Sager formentlig vanskeligt naar Fyr- og Vagervæsnet bibeholdes under Marineministeriets Forretningsomraade, vil kunne udsondres fra dette. — De øvrige ovennævnte Sager hør efter Repræsentationens Mening henlægges under Ministeriet for Handel og Søfart. For Maskinistundervisningens Vedkommende gjorde Repræsentationen allerede i sit ovennævnte Andragende til Regeringen opmærksom paa det ønskelige i, at denne kom under samme Administration som Søneringsvæsnet og Navigationsundervisningen, og Repræsentationen kan ganske henholde sig til de Anskuelse herom, den i sin Tid fremsatte. Redningsvæsnet endelig synes naturligt at maatte indgaa under den særlige Søfartsadministration, ligesom Tilfældet f. Eks. er i England; det har jo iøvrigt kun i ganske kort Tid, c. tre Aar, været henlagt under Marineministeriet (tidligere Landbrugsministeriet).

Repræsentationen skal dernæst anbefale, at de under Generaltolddirektoratet henhørende Sager vedrørende Registrering af Skibe og Skibsmaaling overføres til Ministeriet for Handel og Søfart, samt at de under Justitsministeriet hørende Sager vedrørende den borgerlige Søret ligeledes henlægges under nævnte Ministerium.

Repræsentationen har hermed angivet det Omfang, i hvilket den maa anse det for ønskeligt, at Søfartens Sager samles under det ny oprettede Ministerium, og det er dens Overbevisning, at naar en Ordning som denne gennemføres, vil den længe ønskede Centralisering af Søfartssagerne Administration være tilvejebragt. At samle alle Sager, der staar i nærmere eller fjærnere Forbindelse med Søfarten, i én Administration, lader sig jo ikke gøre. Men selv om altsaa en Del Sager, der griber ind i Skibsfartens Forhold, maa være henlagt under andre af Administrationens Afdelinger, saa vil Skibsfartens Interesser i dem kunne varelagdes paa en mere virksom Maade end hidtil, naar Ministeriet for Handel og Søfart faar en raadvigende Stilling ved disse Sagers Behandling. Repræsentationen har allerede ovenfor fremhævet nogle Sager, ved hvis Behandling Ministeriet for Handel og Søfart eventuelt bør være raadvigende. Den skal i Tilslutning hertil nævne, at Ministeriet formentlig ligeledes bør finde

Lejlighed til at gøre Skibsfartens Synspunkter gældende i en stor Del af de under Udenrigsministeriet hørende Konsulatssager og af de under Ministeriet for offentlige Arbejder hørende Havnesager.

Under 17. December f. A. er derefter ved kgl. Resolution følgende Søfarten vedrørende Sager henlagt under Ministeriet for Handel og Søfart:

Sager vedrørende Søfart i Almindelighed; Sønæringsvæsnel; Forhyringsvæsnel; Navigationsundervisningsvæsnel; Tilsyn med Dampfartøjer; Internationale Søfartsforhold; Kontrol med Skibes Sødygtighed og øvrige Forhold om Bord i Skibe; Søfartens Organisationer; Legater og Stiftelser for Søfarende; Søforsikring; Dispatchører; Skibsregistrering; den borgerlige Søret (derunder ikke Strandings- og Bjergningsvæsnel); Registrering af Skibe og særlig Registrering af Fiskefartøjer; Skibsmaaling; Maskinisteksamen; Subventioner til Handelsmarinens Øvelses- og Skoleskibe.

Det udtales endelig i den kgl. Resolution, at Handelsministeriet desuden vil 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 varetaget ved Behandlingen af de under dem sorterende Sager.

Skoleskibet for Skibskokke. Udvalget for Skoleskibet for Skibskokke har afgivet følgende Beretning for det forløbne Aar:

Skoleskibet for Skibskokke har i det forløbne Aar fortsat den i 1907 begyndte Virksomhed for Uddannelse af Skibskokke.

Af Skolens Bestyrelse er Maskinmester A. J. Berg udtraadt, samtidig med at han udtraadte af Fællesrepræsentationen, og i hans Sted har denne valgt Overmaskinmester Magnus Nielsen til Medlem af Bestyrelsen. Denne bestaar herefter af: Direktør Chr. Kronman som Formand, Kaptajn A. V. Knudsen og Overmaskinmester Magnus Nielsen samt den Tilsynsførende ved Skolen, Restauratør N. Hassing. — Forretningsførende ved Skolen er Restauratør P. F. Gørtz, Bestyrer af Skolen Chefkok Carl Sørensen.

Skolen er fremdeles installeret i Briggen »Constance«, der har faaet anvist Plads ved Bolværket overfor Holmens Kirke i Stedet for sin tidligere Plads ved Havnegades Bolværk Øst for Børskanalbroen. I Skibet er, saavel med Hensyn til Rummene for selve Skolen som for Messen, foretaget forskellige ret gennemgribende Ændringer, der har vist sig meget hensigtsvarende saavel for Undervisningen som for Betjeningen i Messen.

Skolen har i Aaret 1908 været besøgt af 56 Elever. Af disse er af forskellige Grunde afgaaet fra Skolen uden at have ønsket at tage Eksamen 12 Elever
Afgaaet fra Skolen efter at have gennemgaaet et enkelt Kursus (3 Maaneder) og med Attest herfor 16 —
Afgaaet efter at have gennemgaaet et dobbelt Kursus (6 Maaneder) og efter at have bestaaet Eksamen og modtaget Skolens Certifikat som Skibskokke 4 —
Afgaaet efter at have gennemgaaet to dobbelte Kursus, altsaa efter et helt Aars Uddannelse ved Skolen, hvorefter Eksamen bestaaet med Karakteren »særlig god« og afgaaet fra Skolen med dennes Certifikat som første Klasses Skibskokke i Fragtfart 3 —
Den 1ste Januar 1909 havde Skolen 21 Elever.

Der har i det forløbne Aar været afholdt 48 Forelæsninger, hvoraf 22 om første Hjælp i Ulykkes- eller

akute Sygdomstilfælde, ledsaget af Undervisning, af Hr. Sygekasseinspektør Dr. Fr. Wittrup.

De Elever, som skulde op til Eksamen, har under Hr. Overdyrlæge Rasmussens og Hr. Dyrlæge Olsens personlige Vejledning erholdt Adgang til at studere de hos Nyttedyrene forekommende Sygdomme, som har skadelig Indflydelse paa Menneskets Helbred, ligesom de ovennævnte Herrer har overværet Skolens udvidede Eksamen.

Fra Indenrigsministeriet har Skolen modtaget et Beløb af 990 Kr., for hvilket er tildelt 5 Elever hver en Friplads i et dobbelt Kursus og 1 Elev en Friplads i et enkelt Kursus.

Stiftelsen »Georg Stages Minde« har ved Skolen ladet 2 af sine Elever uddanne til Skibskokke.

Skolens Virksomhed har vakt Opmærksomhed og vundet Anerkendelse ogsaa i udenlandske Søfartskredse. Herom vidner de Forespørgsler om Skolens Organisation og Virkemaade, der er indkommet særlig fra Sverige og Tyskland, og de anerkendende Udtalelser om den, der derefter er fremkommet i Søfartspressen i de nævnte Lande. Skolens Bestyrelse og Tilsynsførende har beredvilligt stillet alle Oplysninger til Raadighed for de udenlandske Institutioner, der har ønsket at modtage saadanne. Særlig kan fremhæves, at fra »Sveriges Redareforening« har Skolen modtaget Anmodning om at være behjælpelig med alle mulige Oplysninger vedrørende Skolens Oprettelse, Drift og Arbejdsmetode, og da man i Gøteborg agter at oprette et Skoleskib for Skibskokke efter dansk Mønster, har den svenske Rederiforening sendt den Mand, som skal lede den svenske Skole, her til Kjøbenhavn, for at blive sat ind i Forholdene.

Kjøbenhavn, den 3. Juni 1909.

Gennem Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget følgende Afskrift af en Beretning fra det kgl. Gesandtskab i Washington, dat. d. 29. April 1909.

Lovforslag om Tonnageafgift. Gesandtskabet har herved den Ære at indsende 1 Eksemplar af et Lovforslag indbragt i Senatet af den ansete og indflydelsesrige republikanske Senator Frye som Ændring til Toldlovsforslaget og gaende ud paa at ophæve Tonnage Afgiftsloven af 1886 (den saakaldte reciprocal tonnage tax exemption act) med det Formaal at tilvejebringe forøget Indtægt.

Som det vil være det kgl. Ministerium bekendt, nyder Skibe kommende fra Kjøbenhavn til Havn i de Forenede Stater i Kraft af en Proklamation af 19. Juli 1898 Fritagelse for at erlægge den ved Loven af 1886 fastsatte Tonnage Afgift.

Skulde det ny Lovforslag blive vedtaget, vil dermed Loven af 1886 og den i Henhold hertil udstedte Proklamation ophæves, og Skibe kommende fra Kjøbenhavn vil have at erlægge en Tonnageafgift i amerikanske Havne af 6 Cents pr. Ton, dog ikke over 30 Cents pr. Ton om Aaret, i Lighed med, hvad andre Skibe i Almindelighed erlægger under den nugældende Lov.

Samtidig fastsætter Lovforslaget en Tonnage Afgift af 2 Cents pr. Ton, dog ikke over 10 Cents pr. Ton om Aaret for Skibe indkommende til Havne i de Forenede Stater, bl. a. fra de Vestindiske Øer. Dette vilde betyde en Nedsættelse af den erlagte Afgift af 33 pCt., men det vilde næppe, selv om der maaske findes nogle danske Skibe i Fart mellem Vestindien og de Forenede Stater, kunne opveje den Skade, som Forslaget eventuelt vil tilføje den danske Skibsfart fra Kjøbenhavn paa Amerika. For Skibe kommende fra Kjøbenhavn beregner den heroverende »Commissioner of Navigation«, med hvem jeg Dags Dato har haft en Samtale om denne Sag, en Indtægt af \$ 15,000 aarlig, i Fald Forslaget bliver til Lov.

Holland er det eneste andet europæiske Land, som har opnaaet samme Fritagelse som Danmark.

Som det vil ses af Forslagets sidste Linier, træder det om vedtaget i Kraft 60 Dage efter Toldlovens Vedtagelse.

»The Commissioners of Navigation«, som billiger Senator Frye's Forslag, har herom affattet et Memorandum, hvori det fremhæves, at den nuværende Lovgivning er »unbusinesslike«, da de Forenede Stater ingen effektiv Fordel har af Reciprocitetsbestemmelsen om, at Tonnage Afgift ikke skal opkræves af Skibe kommende fra Havne, hvor ingen Tonnage- eller Fyr-Afgifter opkræves, eftersom Staterne har en saa forsvindende Handelsmarine.

Endvidere fremhæves som Begrundelse af det ny Lovforslag, at England staar i Begreb med at vedtage en Lov til Ophævelse af de saakaldte »Light Dues«, hvorefter dette Land for sine Skibe, der kommer til amerikanske Havne, eventuelt vil gøre Fordring paa Fritagelse for Tonnage Afgiften, der nu beløber sig til \$ 325,000, og som da mulig vilde gaa tabt som Indtægt for den amerikanske Stat.

Selvfølgelig er det ikke endnu sikkert, om dette Lovforslag vil blive vedtaget, endsige hvad Toldlovsforslagets Skæbne vil blive. Ikke desto mindre har jeg anset det for det retteste at henlede Opmærksomheden herpaa, for at de paagældende danske Skibsfartskredse kan tage deres Forholdsregler i Tide, idet der næppe er noget at vente sig af eventuelle Forestillinger herfra i den Anledning, da der formentlig intet Argument er at opstille imod en for alle fremmede Skibe lige gældende Behandling.

(sign.) Carl Moltke.

Fransk Søfartslov. »Shipp. Gaz.« henleder under 30. April Opmærksomheden paa, at det maa anbefales Skibsførere nøje at fastslaa, paa hvilke Steder Lodsen kommer om Bord og i Særdeleshed, hvor han alder bliver sat i Land, naar de anløber franske Havne, da Lodsformularerne forlanger en saadan Angivelse. Ved at undlade dette er der Fare for at blive afkrævet mere, end de paagældende Lodstakster hjemler, hvad der allerede skal være sket i forskellige Tilfælde.

Endvidere henledes Opmærksomheden paa, at Artikel 7 i Loven af 17. April 1907, som alle fremmede Skibe er underkastet i franske Havne, paabyder, at enhver Dampskib, som er klar til at gaa til Søs, skal besigtiges af en Regeringsinspektør, for hvilken Besigtelse der skal betales en Afgift af 20 Fres.

Fra Formanden for »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874« har vi modtaget følgende:

Kaptajn P. Hedegaard er i *Dansk Søfartstidende* af 18. Maj d. A. fremkommet med nogle Betragtninger angaaende den paa »Den alm. danske Skibsførerforening«s Generalforsamling vedtagne Resolution vedrørende Kapt. Jakob Holms Forhold i »Viking« Sagen.

Hvorvel man skulde tro, at denne Sag var et rent og skært Foreningsanliggende, synes der at være en mærkelig Mani hos enkelte af Foreningens Medlemmer i Retning af at meddele ret uinteresserede deres Sorger og Bekymringer vedrørende dette Spørgsmaal.

Naar Kapt. Hedegaard synes at mene, at jeg som Formand ikke skulde have taget tilstrækkeligt Hensyn til den Generalforsamling, der valgte Kapt. Holm til Æresmedlem, da er det netop det mærkelige, at man med temmelig stor Sikkerhed kan sige, at den Generalforsamling, som omtrent enstemmigt vedtog Resolutionen, i Hovedsagen var sammensat af de samme Bestanddele som hin; og har jeg vist Mangel paa Hensyn ved — i øvrigt i Samstemning med Bestyrelsen — at fremkomme med Resolutionen, saa har jeg i hvert Fald i første Række vist den imod mig selv, idet jeg — hvad der ikke er ubekendt — var en varm Fortaler for Kapt. H.'s Udnævnelse til Æresmedlem.

Med Hensyn til selve Resolutionen maa der lægges vel Mærke til, at dennes milde Form afgjort tilsigtede en alvorlig Bebrejdelse i Modsætning til et samtidig fremkommet Forslag, gaende ud paa at tildele Kapt. H. skarp Irettesættelse; og jeg tør dristig sige, at hvis Kapt. H. havde haft gode og besindige Raadgivere, da vilde disse let have kunnet overtyle ham om, at det haarde Slag, han havde rettet imod sine Standsfæller, nødvendigvis maatte fremkalde en Protest.

Men er der nu virkelig begaaet saa stor en Uret?

Hvad tror man, der vilde være sket, hvis Kapt. H. enten skriftlig eller mundtlig havde meddelt den Forenings Bestyrelse, hvis Æresmedlem han var, at han af forskellige nærmere motiverede Grunde havde faaet en anden Opfattelse af Spørgsmaalet: »Vikings Fører«? Mon ikke Kapt. H. den Dag i Dag havde været Foreningens Æresmedlem? Thi det er der dog vist ingen, der betvivler, at en aaben og fair Optræden, selv om den kommer i den skarpeste Konflikt med engang vedtagne Opfattelser, altid vil have en god Klang hos Samænd; ja jeg tør endog sige, at jeg selv vilde have været en af de første til at værne Fremsettelsen af en samvittighedsfuld Menings-Tilkendegivelse, selv om den stod i afgjort Modstrid til mit eget Standpunkt.

Men er der da sket noget som helst i den Retning? Nej! Desværre ikke det mindste. Kapt. H. fandt sig aldeles ikke beføjet til at tage det fjerneste Hensyn til den Stand, hvis Tillid var Aarsag i, at han i sin Tid blev indsat i »Viking«s Bestyrelse. Det vil sikkert alle Dage være en Fejl, Kapt. H. vil have svært ved at tilgive sig selv.

I øvrigt vil vist enhver give mig Ret i, at en Stand af den Beskaffenhed som Skibsførerstanden bør holde Justits indenfor sine egne Rammer, og at den bør være det rette Forum for enhver Sag, der har indgribende Betydning for den selv.

Jeg skal endnu kun rette en Henstilling til Kapt. Hedegaard og andre om at indstille en Diskussion om Kapt. H. — en Diskussion, som, hvorledes man end ser paa Tingene, ikke vedblivende kan være taktfuld.

H. V. Bang.

S. Sørensen & Søns Skibsværft i Aalborg fejrede den 11. Maj d. A. sit 50 Aars Jubilæum, og det gik samtidig over i tredje Generation.

11. Maj 1859 fik Grundlæggeren af Værftet, Søren Larsen eller Sørensen, den Gang 30 Aar gammel, udstedt Brev som Borger og som Skibsbygger i Aalborg. Det var for Lavtidens Ophør, og Sørensen maatte først over for Skibsbyggerforeningen aflægge Prøve paa sin Duelighed.

Gamle Sørensen byggede en Del Skibe, bl. a. Skonnert »Asta«, »Odin«, »Thor«, »S. J. Lund«, »Ellen Margrethe«, »J. P. Lassen« og »Thyra«.

Men i Tidens Løb lagde Aalborg-Værfterne sig mere og mere efter Reparationsarbejdet. Betingelserne for Nybygning er ikke saa gode i Aalborg, idet Træet skal hentes fra Øerne, og derfor kan Værfterne ikke i den Henseende konkurrere med Værfterne i Svendborg eller Nykjøbing F.

Til Gengæld kan Værfterne i Aalborg glæde sig ved rigeligt Reparationsarbejde. Sørensens Værft har saaledes en hel Del Arbejde paa Statsbanernes Færger, hvoraf det i de senere Aar aarligt har haft adskillige til Reparation.

I 1900 døde gamle Sørensen, og Værftet blev indtil 1908 drevet af hans Son, Laurids M. Sørensen, der døde som Følge af en Blodforgiftning. Siden har hans Enke drevet Forretningen; men den 11. Maj i Aar løste den ældste Son Borgerskab, saa at Forretningen fremdeles fortsættes uforandret.

Uddybning af St. Lawrence-Kanalen. Kanadas Søfartsminister meddelte d. 17. Maj Folkerepræsentationen, at St. Lawrence-Kanalen vil blive uddybet til 30 Fod, fortæller »Shipp. Gaz.«, og at Arbejdet paa en 35 Fods Kanal fra Montreal til Havet snart vil blive paabegyndt, paa Grund af Skibenes tiltagende Dybgaende.

Fra Andr. Fred. Høst & Søns Forlag har vi modtaget en med 12 Kort ledsaget Afhandling om Strømmen i de færøiske Fjorde, tillige med en kortfattet Fremstilling af, hvorledes Strømkortene er blevet dannet og hvorledes de afbenyttes. Afhandlingen er forfattet og udgivet af vor Landsmand, Skibskaptajn E. A. Lüders, der i en Aarrække har været bosat i Madrid. Hr. Lüders Arbejde har nydt den Ære at blive oplaget i det officielle spanske Marine-Tidsskrift »Revista General de Marina« i Madrid og udsendes nu baade med dansk og spansk Tekst, ligesom tyske og engelske Udgaver er under Forberedelse. Prisen er 2 Kr. pr. Ekspl.

Vi har modtaget »Privat Telegraf-Code«, udgivet af fhv. Dampskibsfører C. G. Clausen. Denne Telegraf-Code, som nu udkommer i anden Udgave, haabes at blive en heldig Afleser for en noget mindre, lignende Code, udgivet paa Engelsk, som har fundet Afsetning i skandinaviske Skibe. Den ovennævnte ny »Privat Telegraf-Code« vil vistnok bidrage til en billig og nem Forbindelse mellem de søfarende og Hjemmene. Den indeholder tillige Telegramtakster for Indlandet og de vigtigste Lande i alle fem Verdensdele.

Nordby, Fano, 1. Juni. (Ritz. Bur.) Caspar P. Holm, mangeaarigt Medlem af Nordby Sogneraad og Havneudvalg og en Tid Danmarks største Sejlskibsreder, er afgaaet ved Døden i Gaar, 60 Aar gl.

Kjøbenhavn, 1. Juni. (Ritz. Bur.) Kontorchef i Det forenede Dampskibsselskab Holmboe, segnede i Gaar bevidstløs om paa Gaden. Han blev bragt til Kommunehospitalet, hvor han i Nat afgik ved Døden.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder, som det fremgaar af omslaende Bekendtgørelse, sin ordinære Generalforsamling Lørdag d. 3. Juli d. A.

Som bekendt vedtoges det i Fjor at afholde dette Aars Generalforsamling i Kolding. Forskellige Forhold indenfor Foreningen har imidlertid, efter hvad vi erfarer, bevirket, at Bestyrelsen med samtlige Kredsstyrelseres Samtykke har bestemt, at Generalforsamlingen i Stedet skal afholdes i Aarhus.

Dampskibsekspeditor J. C. Møller.

Under 27. April er Dampskibsekspeditor ved Det forenede Dampskibsselskab's Ekspedition i Fredericia, Jens Christian Møller, udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Jens Møller, der er født i Fredericia d. 20. September 1831, hører til Skipperne Møllers gamle og kendte Familie i Fredericia. Det var dem, der i over et Aarhundrede besørgede Pakelfarten mellem Fredericia og Kjøbenhavn.



I Begyndelsen af Halvfjerdserne afhændede Jens Møller sit Skib til Det forenede Dampskibsselskab og overtog samtidig sammes Ekspedition fra Fredericia, hvilken Stilling han endnu beklæder og varetager med anerkendelsesværdig Dygtighed.

I en lang Aarrække har Jens Møller udført et stort og uegennyttigt Arbejde som Medlem af Fredericia Havneudvalg, og han er endnu Medlem af Sorettens for Vejle Amt.

Vi ønsker den gamle, djærve Somand en smuk Livsaften.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. $\frac{57}{1000}$, afsagt d. 21. April 1909. A/S. Em. Z. Svitlers Bjergningsentreprise mod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Damperen »Zelandia« af Ghent.

Den 28. November 1908 Kl. 7,15 Fm. grundstødte Damperen »Zelandia« af Ghent, der var paa Rejse fra Aloa til Königsberg med en Ladning af 1,367 Tons Kul, lidt Nord for Rønne Havn paa et langs Kysten løbende Stenrev. Skibets Dybgaende var for Grundstødningen 14' 4" for og 17' 10" agter, og det kom til at staa paa Grunden 13' 6" for og 17" agter. Det havde i det laagede, noget urolige Vejr gaaet med mindsket Fart, men kom dog til at staa saa fast, at det viste sig umuligt for Skibet at komme flot ved egen Hjælp, skønt der arbejdedes hele Dagen med Skibets egen Maskine og med udsatte Varp-ankere, ligesom ogsaa Mandskabet om Eftermiddagen begyndte at kaste over Bord af Ladningen. Da Trosserne dels sprang, dels viste sig for svage, og Agterspillet blev beskadiget, maatte man modtage Tilbud om Hjælp fra den Gitanterne, A/S. Em. Z. Svitlers Bjergningsentreprise, til hørende Bjergningsdamper »Valkyrien«, der den 28. om Eftermiddagen var ankommen til Stedet. Kontrakten afsluttedes paa sædvanlige Betingelser saaledes, at Bjergelønnens Fastsættelse var overladt til Voldgift. Om Aftenen Kl. 8,45 begyndte »Valkyrien« at slæbe og samtidig kastedes over Bord af Ladningen med Hjælp af Bjergere fra Land, der var antaget af Entreprisen. Næste Morgen foretoges Dykkerundersøgelse, hvorved det konstateredes, at Skibet — der har dobbelt Bund foran og agten for Maskinrummet men ikke under dette — kun stod fast midtskibs, men for og agter var fri af Grunden. Der fort-

salles med Overbordkastning af Ladningen samt Slæbning, hvorved »Zelandia«s egen Maskine medvirkede, indtil dette blev umuliggjort derved, at Bruserne tilstoppedes af udkastede Kul. Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Aften den 29. November kom »Zelandia« flol, efter at c. 240 Tons af Ladningen var kastet over Bord; den bugseredes ud fra Grundene og kunde derefter selv gaa ind i Rønne Havn, hvor en foretagen Dykkerundersøgelse viste, at Skibet ikke havde taget større Skade, end at det, efter at Skaden i Bunden var tættet og efter meddelt Sødygtighedsattest, kunde fortsætte Rejsen.

Efter at Overenskomsten om Bjergelønnens Fastsættelse ved Voldgift var bleven opsagt fra Skibets Side, har Citanterne indbragt Sagen her for Retten.

Værdien af »Zelandia«, der er bygget i 1899 af Staal, er ansat til 112,000 Kr., og Værdien af Ladningen inklusive Fragt til c. 13,800 Kr. Vejrforholdene under Bjergningen var ret gunstige. Værdien af Bjergningsdamperen »Valkyrien« er ansat til 337,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder navnlig paa den ene Side det ret farlige og udsatte Sted, hvorpaa Skibet stod, paa den anden Side de gunstige Vejrforhold, under hvilke Bjergningen fandt Sted, findes en Bjergeløn af 18,000 Kr. med Renter som paastaet at kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger hæves som indbefattet i dette Beløb.

Fragtmarkedet.

Der har gennemgaaende været fragtet livligt fra Kulpladserne i den forløbne Uge, men ogsaa adskillige af de hjemgaaende Markeder har udfoldet mere end sædvanlig Aktivitet, og alt ialt er forrige Uges Rater ikke alene opretholdt, men enkelte Steder blev der endog betalt en Ubetydelighed mere. I Særdeleshed blev der fragtet mange Dampere fra Wales, hvor Eksportørerne havde travlt med at dække sig, grundet paa den Omstændighed, at en Kularbejderstrejke muligvis vil bryde ud om nogle faa Uger. Skulde en saadan Strejke virkelig komme til Udbrud, vilde det være i høj Grad uheldigt for Skibsfarten, men forhaabentlig vil det lykkes Grubejerne og Arbejderne at komme overens i rette Tid. De just overstaaede Pinseshelligdage bragte nogle Dages Stilstand i Befragtningsforretningen, særlig i U. K., men alt gaar nu igen i den sædvanlige Gænge. I Østersøen synes der at være et ret betydeligt Antal Laster, som der endnu ikke er fragtet Tonnage for, og hvis blot Rederne vil vise fornøden Fasthed, er der ikke Tvivl om, at de vil kunne tvinge Raterne lidt i Vejret, særlig da der vistnok ikke er overdrevent mange Juni-Dampere disponible, men de vil, som ogsaa sagt i vor forrige Beretning, blive nødt til at kæmpe haardt, da Købmændene holder igen til det yderste for at forhindre enhver Stigning.

Det ostlige Marked havde den største Aftager i Kurachi, som fragtede et anseeligt Antal Juni-Juli Baade til 14/6 à 14/9 O. C., ja i et enkelt Tilfælde endog betalte 15/6. Fra Bombay opnaaedes 15/6 Dødvægt Basis én Lossehavn. Rispladserne er stille; fra Birma betalles 20/ til Hamburg fra tre Lastepladser (10,000 Tons Baad).

Sortehavet er temmelig stille, hvorimod Azow fragtede livligt til 7/6 à 7/9 any. 7/3 à 7/6 Rotterdam direkte. 8/ à 8/1 $\frac{1}{2}$ Hamburg. Grunden til, at der ikke skibes saa meget fra Sortehavet er, at Eksportørerne holder Kornet igen, da Udsigterne for den ny Høst ikke er overdrevent lovende, medmindre der falder mere Regn. Imidlertid betalles 6/3 fra Kherson og Odessa eller Nikolajeff til London eller Rotterdam, 7/ Dødvægt Niko-

lajeff/Hamburg. Sulina er oppe paa 6/6 Antwerpen eller Rotterdam, og Donauen betaler 7/9 Dødvægt til Rotterdam.

Middelhavet frembyder næsten intet af Interesse, og Raterne holder sig saa lave, at de i de fleste Tilfælde giver Underskud. For Erts betalles bl. a. kun 4/6 Algier/Jarrow. 4/9 Carthage/Middlesbro. 5/10 $\frac{1}{2}$ Larmes/Middlesbro. 5/ Barcelona/West Harlepool. Fra Bilbao er Fragtraterne lidt bedre paa Basis af 4/3 til Rotterdam eller Middlesbro.

Nordamerika har kun yderst lidt at byde paa, men da Tonnage ogsaa er knap, er Raterne for prompt Lastning fuldtud hævede. Fra Golfen betalles for Tømmer 72/6 til Grangemouth (to Ladepladser), 75/ Bristol-Kanalen, 105/ River Plate, 107/6 Bahia Blanca. En enkelt Kullast sluttedes til 9/6 Newport News/Marseille. Petroleumsfragterne er faa og smaa. Deals fra Kanada synes at ligge en Kende bedre. Fra St. John betalles 30/ til Liverpool eller Manchester og fra Miramichi 36/3 til Belfast og endnu en Lossehavn paa Irlands Østkyst eller Englands Vestkyst. For Baade i Timecharter betales 2/10 $\frac{1}{2}$ à 3/ Dødvægt, Levering U. S. Tilbagelevering Europa.

La Plata Markedet fragtede jævnt til 15/ à 15/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Juni, medens der pr. Juli kun fragtes ubetydeligt, da Eksportørerne foreløbig vægrer sig ved at betale de Rater, som Rederne forlanger. Sidst betalte Rate fra Buenos Aires er 13/6 pr. Juni (5,000 Tons Baad).

Østersømarkedet er endnu ret uforandret, hvad Raterne angaar, men der noteres temmelig mange Laster, og det er ikke udelukket, at Raterne kan drives lidt op. Fra St. Petersborg noteres 11 $\frac{1}{4}$ d. à 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/1 $\frac{1}{2}$ Hamburg og for Pulpwood MK. 19 $\frac{1}{2}$ pr. Favn til Rotterdam. I Riga tynger f. o. w. Tonnagen ikke mere, og Raterne er steget lidt. Der noteres nu bl. a. Hfl. 11 D/B. til Rotterdam, Fres. 27/27 $\frac{1}{2}$ Rouen. Ogsaa Libau og Windau ligger bedre. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten nævner vi 21/9 D/B. & Scantlings Helsingfors og Lappvik/London (700). 20/ Sundsvall (3 Pl.)/London (875), Hfl. 12 D/B. B. Hernosand og Sundsvall/Amsterdam (600), Fres. 54 fra 2—4 mellemsvenske Pladser til Aleksandria.

Kulfragterne er igen en Kende bedre til det vestlige Middelhav men i andre Retninger temmelig uforandret tillrods for det gode Begær der var, men Tonnage var til Stede i rigeligt Maal. Fra Østkysten sluttedes til 3/7 $\frac{1}{2}$ à 3/10 $\frac{1}{2}$ Kronstadt, 3/6 à 3/9 Swinemünde, 3/9 Riga. 3/10 $\frac{1}{2}$ à 4/ Reval, 3/10 $\frac{1}{2}$ Forth/Kiel (2,000), 4/1 $\frac{1}{2}$ Åbo (1200/1600), 3/10 $\frac{1}{2}$ Randers (1,200), 4/ Horsens (1,000), 3/9 à 3/10 $\frac{1}{2}$ Tyne/Pillau (1,600/2,000), 7/4 $\frac{1}{2}$ Palermo (1,850), 6/ à 6/3 Marseille. Blandt Afslutningerne fra Cardiff nævner vi 5/ til Kronstadt, 4/4 $\frac{1}{2}$ Kjøbenhavn, 4/9 Stockholm, 4/9 à 5/ Lissabon, 6/9 à 7/1 $\frac{1}{2}$ Genua eller Savona, Fres. 7 $\frac{1}{2}$ Marseille, 7/3 à 8/ Barcelona, 7/4 $\frac{1}{2}$ à 7/10 $\frac{1}{2}$ Venedig, 5/9 Port Said, 11/6 à 12/ River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere. Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke undergaaet nogen Forandring fra sidste Beretning, saa at Markedet er mat overallt og Raterne uden nogen Bedring, dog underhandles der om Salg af flere Laster til Transport med Sejlere særlig til England og Irland til Havne som Damperne ikke kan besejle, saa at der er en Mulighed for, at der i Ugens Løb vil komme nogle ny Laster i Markedet fra Bottenhavet. Rederne er heldigvis vedvarende tilbageholdne med at slutte forud til de lave Noteringer ligesom den fragtløse Tonnage kun er lille. Danmark har fremdeles kun faa Laster for mindre Sejlere til Østersøhavne, Tyskland og Sydsverig er uden Liv; Rusland har enkelte Træ- og Oljekagelaster til lave Rater, som vanskeliggør Forretning. Bottenhavet og Finskebugten har meget faa Laster saavel til England som

til Kontinentet, men her tør der maaske haabes paa Bedring i Maanedens Løb; Vestsverig og Østnorge er yderst mal, og de hyder mest meningsløse Rater, som ikke kan dække Udgifterne ved Transporten. For Returlaster Vest fra er der en lille Bedring, idet der er nogle flere Kullaster i Markedet, og Raterne er 5/ bedre pr. Keel.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe er gennemgaaende uforandret og meget mal, fraregnet Königsberg, som vedblivende optager Tonnage til 5 M. og endog synes at være noget fastere for ballastgaaende Skibe; men iøvrigt har Tyskland næsten slet intet at byde paa.

Sverig ligger ogsaa ret stille, og som bemærket i vort Fredags-Nummer, er Lockouten endnu ikke bragt ud af Verden, hvilket ikke gør Forholdene bedre.

Kjøbenhavn sluttede i sidste Uge ganske enkelte Skibe, særlig for Byg, saaledes til Havnsø, Neksø, Svaneke 12 Øre, Rønne 10 Øre, samt for Majs til Stege 10 Øre.

Generalforsamlinger.

Danske Lloyd,

So- og Transportforsikrings-Aktieselskab, afholdt den 27. Maj sin aarlige Generalforsamling, der lededes af Overretssagfører David.

Efter at Bestyrelsens Formand, Geheimtatsraad Bramsen, havde mindet om det store Tab, som Selskabet havde lidt ved, at dets Stifter og adm. Direktør, Generalkonsul van Haarst i Aarets Løb var afgaaet ved Døden, aflagde han Beretning og udtalte, at Selskabet nu havde ni Aar bag sig, men de navnlig i det sidste Aar i alle Lande ugunstige Forretningsforhold specielt for Søfarten havde ikke kunnet undlade at sætte sine Spor saavel i den direkte som særlig i den indirekte Forretning, hvorved Præmieindtægten i 1908 kun udgjorde 428,267 Kr. mod 493,975 Kr. i 1907.

Skadernø havde som Helhed været ret moderate, men de havde ramt Selskabet uforholdsmæssig stærkt for egen Regning, af hvilken Grund Rensurandorerne atter i Fjor havde kunnet glæde sig over et meget godt Resultat, hvad der jo er af afgørende Betydning ved Bestemmelse af det samlede Driftsresultat.

Regnskabet viser et Overskud af 40,000 Kr., efter, at der i Forhold til Aarets Præmieindtægt er henlagt fuldt ud tilstrækkeligt til Præmie- og Skadesreserve, og efter at et mindre Beløb, hvormed Overskudet oversteg 40,000 Kr., er henlagt til Skades- og Præmie-reserve. Nævnte Overskud fordeles med 20 Kr. pr. Aktie (10 pCt.), medens 30 pCt. eller 12,000 Kr. henlægges til Reservefondet, som derefter andrager 81,000 Kr.

Kursgevinsten pr. ult. December paa Selskabets Obligationsbeholdning, 2,250 Kr., er overført til Kursreguleringskontoen.

Forretningen i indeværende Aar var hidtil forløben meget tilfredsstillende, og Bestyrelsen saa med Tillid Fremtiden i Møde.

Som Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes Etatsraad N. Andersen, Fabrikant Joh. G. Guildal og Grosserer, Cand. jur. Alfred S. Blom, samt valgtes Direktør P. Carl, med hvem Bestyrelsen allerede havde suppleret sig i Selskabets nuværende Direktors Sted.

Revisorerne, Kancelliraad Chr. Jørgensen og Kontorchef L. Serup genvalgtes ligeledes.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk holdt d. 18. Maj ekstraordinær Generalforsamling.

Til Forhandling forelaa Forslag om forskellige Lovændringer.

Overretssagfører Stæhr, der dirigerede, oplyste, at Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig, da det tilstrækkelige Antal Medlemmer, for at Lovændringer kunde vedtages, ikke var til Stede.

Bestyrelsens Formand, Direktør Bramsen, gjorde mere Røde for de foreslaede Lovændringer, der var udarbejdet af et nedsat Udvalg og tiltraadt af Bestyrelsen.

Det foresloes først at henlægge Generalforsamlingen til et tidligere Tidspunkt af Aaret end nu, til Juni i Stedet for Juli. Dernæst foresloes forskellige Forandringer i Stemmeafgivningen. Foreningen bestod af to Afdelinger. Dampskibsafdelingen og Sejlskibsafdelingen, som foruden at have særlige Anliggender tillige havde fælles Anliggender. For ikke at give den ene Afdelings Medlemmer større Indflydelse end den anden ved Afstemning over Fælles-Anliggender foreslog man, at alle fælles Anliggender, der ikke kunde afgøres enstemmigt paa Generalforsamlingen, skulde henvises til Afgørelse i et Fællesudvalg, bestaaende af Bestyrelsens Formand samt 12 Medlemmer, 6 valgt af hver Afdeling. Foruden disse to Ændringer stilledes der endvidere Forslag om Oprettelse af en Reservefond for hver af Afdelingerne, bestemt til i uheldige Aar at bidrage til

Afholdelse af Underskudet i Stedet for at udskrive Ekstra-Præmie. De øvrige Ændringer var dels af redaktionel, dels af forsikrings-teknisk Art.

Mægler H. A. Hansen, Thuro, fraraadede at oprette en Reservefond. Det første Aar, Foreningen havde bestaaet, var der kun et lille Underskud, medens de to sidste Aar havde givet et ret betydeligt Overskud. En Reservefond behøvedes derfor ikke. Desuden var Forholdene for Sejlskibsarten saa daarligere, at der ikke var Anledning til at bebyrde Rederne med ekstra Udgifter. Han foreslog derfor, at Bestemmelserne om Oprettelse af en Reservefond for Sejlskibsafdelingen udgik.

J. C. Carlsen, Marstal, støttede Bestyrelsens Forslag, medens Plum, Bornholm, sluttede sig til Mægler Hansen.

Ved Afstemningen, der alene foretoges af Medlemmerne af Sejlskibsafdelingen — som var beslutningsdygtig — vedtoges Mægler Hansens Forslag med 30 Stemmer mod 10.

Mod Oprettelse af en Reservefond for Dampskibsafdelingens Vedkommende rejste der sig ingen Indvendinger.

Fra Sø og Land.

Somandsstrejke paa de store Soer. En Konflikt, mellem Rederne og Sofolkene paa de store amerikanske Soer, der allerede i længere Tid har truet med at resultere i en Strejke fra Sofolkenes Side, er blevet til Virkelighed fra den 1. Maj d. A. Over 15,000 Sofolk har forladt Skibene, paa hvilke de havde Ansatelse, saaledes at Samkvemet paa Soerne hovedsagelig er afbrudt, fortæller »Hamb. Corr.«. Kun nogle faa Skibe, hvis Redere er gaaet ind paa Sofolkernes Fordringer uden noget Forbehold, kan opretholde deres Farter; dog indløber der Meldinger fra alle betydeligere Stationer om, at Hundreder af Skibe ligger stille. Strejken omfatter ikke alene Dæksfolkene, men ogsaa Fyrbøderne og Maskinfolkene.

Flensborg Skibsbygnings-Selskab meddeler os to Eksempler paa særdeles hurtigt tilendebragte Skibsreparationer, som fornylig er udført i Selskabets Dok.

Paa Damperen »Tauta« blev, i Løbet af seks Arbejdsdage, 14 Bundplader fornyet, 20 andre Bundplader aftaget, rettet i Glødeovnen og atter anbragt, 18 Bundstokplader og 86 Spanter dels fornyet og dels rettet. Endvidere udførtes der forskellige Arbejder paa Tanksiderne, Kollisionsskoddet og ved Slingrekolen.

Damperen »Jupiter« fik paa otte Dage 13 ny Plader; af 44 beskadigede Plader blev 28 udtaget og rettet i Glødeovnen og paa Valseværket, 16 Plader, hvormellem Kolpladen paa 11 Meters Længde, blev rettet paa Stedet, 40 Bundstokplader og 66 Spanter dels rettet og dels fornyet, Tankside og Midterkolen maatte delvis udtages, rettes og igen indsættes, og Slingrekolen blev for største Delen fornyet.

Ved begge Reparationer anvendtes der i største Omfang de nyeste Maskiner- og Værktøj for komprimeret Luft. Det er især ved Benyttelsen af disse ny Anlæg, at det er lykkedes Værftet at bringe Reparationstiden ned til et Minimum.

Fortrædeligheder paa Grund af blinde Passagerer. En Korrespondent til »Shipp Gaz« skriver fra Sydney: »Federal customs« har rejst Anklage imod et herværende Firma for Brud paa Indvandningsloven, fordi der om Bord i Damperen »Charon«, for hvilken Firmaet var Agent, fandtes 11 forbudte Emigranter (Kinesere). Det drejer sig om en Bøde paa £ 100 for hver blind Passager. Kaptajnen paa »Charon« blev ligeledes anklaget. De 11 Kinesere blev opdaget i Freemantle og transporteret til Singapore over en Uge førend Forhøret i Sagen begyndte, da dette var blevet udsat, fordi det blev bestridt, at det var blevet forbudt de blinde Passagerer at lande.

Fra Sydney skrives der den 20. April til »Shipp Gaz«, at der er indtruffet Efterretning om en stor Flodbølge, som har hjemsogt flere Stillehavsoer i Marts Maaned. I Særdeleshed blev Sydenden af Raratonga medtaget. Der har hersket meget slet Vejr i første Halvdel af Marts og en voldsom Regn vedvarede i mange Dage. Den 7. Marts brød tre, svære Soer om Natten ind over Sydenden af Øen og satte dens lavere liggende Dele under 10 Fod Vand. Fire Træbroer blev skyllet bort og en stor Brø af Træ og Jern stærkt beskadiget. Et stort Antal Kokospalmer blev revet op med Rod og blokerede Vejene. Den sydlige Del af Raiatea og Tahiti var ogsaa oversvømmet om Natten den 7. Marts. Ved Tahiti strandede en Kutter og to Indfødte druknede. En tysk Skonnert gik under ved Marshalls Gruppen og en anden ved Carolinerne.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Marts Maaned 1909. Der er anmeldt ialt 711 Havarier mod 711 samme Maaned 1908, deraf 586 Dampskibe og 125 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 206, Sammenstød 208, Anløbning af Nodhavn 33, Maskinskade 62, beskadiget af Is 54, af Ild 34, af haardt Vejr 59, forskellige Aarsager 48, kæntret 1, sunket 4. Ialt 65 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 67 samme Maaned 1908, deraf 26 Dampskibe og 39 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 33, Sammenstød 11, beskadiget af Ild 1, forsvundet 3, sunket 8, forladt 4, Kondemnation 5.

► P. Schou, Fiskekutter af Frederikshavn, kom d. 26. f. M. paa Grund paa »Bragen«; flot med Assistance af Svitzers og afsejlet til Kjøbenhavn for Reparation.

Alexander Kamburoff, Dpsk., kom d. 29. f. M. paa Rejsen til St. Petersborg paa Grund paa Nordre Rose; kom senere flot ved egen Hjælp og gik ind til Kjøbenhavn for Undersøgelse.

Hertha, Dpsk. af Stettin, kom d. 30. f. M. paa Grund mellem Ronne og Hasle. Skibet fik en Del Skade paa Skruen samt fik en betydelig Lækage.

Martha, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 1. ds. med en Ladning Træ om Bord, kommet paa rind ved Gjedser. Svitzers assisterer.

Anna Podens, Dpsk. af Wismar, kom d. 19. ds. paa Rejse fra Riga til Delzjil med Trælast i læk Tilstand og med stærk Slagside ind til Frederikshavn; lossere og reparerer.

Haabet, Galease af Dragor, kom d. 19. ds. paa Rejse fra Landskrona til Flensborg med en Ladning Mursten paa Grund udfor Dragor. Skibets Kaptajn, der mente at kunne komme flot ved egen Hjælp, afslag Svitzers Assistance.

Erna, Skonnert af Hamburg, paa Rejse fra Varberg til Aarhus med en Ladning Træ, sprang d. 20. ds. læk i Søen og maatte søge ind til Eheloft. En Del af Dækslasten er kastet overbord.

Emilie, Skonnert af Dragor, er forlist i Østersøen. Besætningen, tre Mand, reddedes om Bord i en Damp, som landsatte dem i Wiborg.

Skibet, der blev bygget i 1892 af Eg, maalte 50 Tons Netto. Skibets Bygningssted var Frederikshavn.

Najaden, Tjalk af Groningen, kom paa Rejse fra Bremen med en Ladning Sandsten paa Grund ved Cuxhaven; kom flot med Assistance og slæbt her til Kjøbenhavn, hvortil det ankom d. 24. ds.

Havfruen, Galease af Rodvig, sprang læk i Søen d. 21. ds. og maatte sættes paa Grund ved Maarup. Skibet blev med Assistance af Motorbaad og efter at have kastet en Del af Ladningen over Bord atter bragt flot og ind i Havnen ved Maarup, hvor foreløbig Reparation foretoges, hvorefter Skibet blev bugseret til Aarhus. Kolen er brækket og en Del af Bunden revet op.

Østersøen, svensk Damp, kom d. 24. ds. under Indsejlingen til Kjøbenhavn i Kollision ved Trekroner med Kuf »Mutatio« af Groningen. Dampere tog tilsyneladende ingen Skade; »Mutatio« derimod fik den ene Side trykket ind og maatte slæbes ind paa Reden for Undersøgelse og eventuel Reparation.

Anna, Skonnert af Marstal, kom d. 19. ds. paa Grund ved Tolken; kom senere flot ved egen Hjælp.

van Dycken, Dpsk. af Antwerpen, er d. 26. ds. paa Rejse til Østersøen med en Ladning Kul kommet paa Grund paa Saltholmen. Svitzers assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 21. Maj løb en Motorbaad, bygget for Regning Aktieselskabet Randørsfjord Dampskibsselskab af Stablen fra Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft. Skibet, der fik Navnet »Maagen«, maaler 23 Brutto Reg. Tons, er forsynet med en 36 H.K. Motor og er bygget til Veritas højeste Klasse.

»Aero Avis«.

En paa Flensborg Skibsværft til Aktieselskabet Vulcan i Stettin bygget Flydedok, bugseredes den 12. Maj d. A. i to Halvdele heldigt til sit Bestemmelsessted.

Dokkens Længde er 418' 1", Bredden 84' ½", Dybde 8' 8½". Den kan optage Skibe af 17' Dybgaende. Loftetiden er 1½ Time. Dokkens to Dele kan anvendes i Forening, men kan ogsaa hver for sig løfte et Skib.

Den mindre Del består af tre og den større Del af fire Pontoner med gennemløbende Sidekasser. Hver Afdeling har sit eget

Kedel-, Maskin- og Pumpeanlæg foruden elektriske Gangspil, Vandstandsviser og mange andre, tidssvarende Hjælpe midler.

Lørdag den 29. Maj blev en nybygget Passagerbaad, som maaler 20 Brutto Tons, sat i Vandet fra I. Ph. Jørgensens Værft paa Thuro. Dens Ejer bliver W. Echemann af Thuro. Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en tremastet Skonnert paa 214 Tons.

Eneste Specialitets-Værksted for
Cocos-Trosser i alle Dimensioner
 Første Klasses Varer. Billigste Priser.
G. Funders Tov- & Rebslageri
 Telefon 427. Vejle. Telefon 427.

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 opnaet. — Forlang Tilbud og Prislistes.

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 Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
 Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Petersborg 29./5. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 1./6. — Algarve, Borries, ank. hertil 30./5. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Arendal 31./5. Nordpaa. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 1./6. — Antwerpen, Madsen, afg. Dedeagatch 1./6. til Konstantinopel. — Arno, Strubberg, pass. Quessant 31./5. for Marseille. — Aurora, Fischer, ank. Aarhus 30./5. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Holtenau 31./5. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Oporto 28./5. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 29./5. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Palermo 31./5. til Gibraltar. — Christian IX, Holm, ank. hertil 30./5. — Dagmar, Bogvad, afg. herfra 28./5. til Petersborg. — Douro, Søberg, afg. herfra 31./5. til Petersborg. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 12./5. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 2./6. — Garonne, Kromann, ank. Aberdeen 27./5. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 25./5. — Hengest, Munk, ank. Königsberg 31./5. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 1./6. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 29./5. for London. — Kanan, Hansen, afg. London 29./5. til Liban. — Kentucky, Andersen, afg. Philadelphia 1./6. hertil. — Kursk, Gommensen, ank. Riga 30./5. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 1./6. for Hull. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 28./5. — Louise, Kruse, ank. Rotterdam 31./5. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 26./5. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Dungeness 1./6. for Antwerpen. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 1./6. — Moskov, Jon Jonsen, ank. Dunkerque 28./5. — Nicolai 11, Clauson-Kaas, ank. Antwerpen 31./5. herfra. — Nordjylland, Jacobsen, ank. hertil 30./5. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 27./5. — Omsk, Harder, pass. Holtenau 1./6. for Windau. — Oscar II, Hempel, afg. New York 27./5. til Kristiansand. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Newcastle 1./6. til Boston. — Perm, Christensen, ank. Libau 28./5. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 2./6. for Dunkerque. — Ribberhuus, Bonnelykke, afg. herfra 1./6. til Riga. — Saga, Wiberg, pass. Holtenau 1./6. for Riga. — Saxo, pass. Brunsbüttel 1./6. for Antwerpen. — Texas, Lissner, ank. Jacksonville 1./6. — Tiber, Bech, ank. Riga 28./5. — Tyr, Thanning, afg. herfra 1./6. til Windau. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 22./5. til New York. — Vendysssel, Larsen, afg. herfra 28./5. til Island.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, pass. Madeira 30./5. — Michael Ontschoukoff, Harboe, afg. Halifax 24./5. til Swansea. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Chatham 31./5. til Preston. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Piræus 30./5. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Cork 25./5. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 27./5. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 31./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 1./6. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 26./5. til Ghent. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 20./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 26./5. — Newa, Dahl, afg. Novorossisk 21./5. til Aarhus.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Spjutsund 1./6. — Nancy, Nielsen, ank. Stockholm 31./5. — Nordsoen, Gram, afg. Goole 31./5. til Aalborg. — Nexos, Basse, afg. Cartagena 31./5. til Lou-

don. — Ellen, Hansen, ank. Middelfart 26./5. — Cito, Jepsen, afg. Wiborg 30./5. til Halla. — Napoli, Brinch, pass. Hirtshals for Middelfart. — Dagmar, Mathiasen, pass. Hirtshals 1./6. for Teigmouth. — Bødil, Uldall, ank. Methil 1./6. — Nerma, Schiff, ank. Riga 30./5. — Karla, Nielsen, ank. Rotterdam 1./6. — Inger, Larsen, afg. Gjedser 1./6. til Riga.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Archangel 29./5. — Holga, Vaaben-Hansen, ank. Archangel 29./5. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 28./5. — Elna, Ratje, afg. Burntisland 27./5. — Theres, Pedersen, ank. Horsens 31./5. — Simone, Møller, ank. Umba 27./5. — Jeanne, Løfler, ank. Stockholm 1./6. — Vera, Risa, ank. Neufahrwasser 31./5. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 29./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 27./5. til Rouen. — London, Bom, afg. Kronstadt 27./5. til Rotterdam. — Paris, Tholander, ank. Antwerpen 23./5. — Bryssel, Kaas, afg. Cardiff 18./5. til Dakar.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Bathurst 21./5. til Marseille. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Cardiff 29./5. til Kronstadt. — Roma, v. Thun, ank. Bremen 23./5.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Windau 29./5. til London. — Flynderborg, Andersen, afg. Petersborg 26./5. til Calais. — Fredensborg, Fischer, afg. Kronstadt 27./5. til Burntisland. — Rosenborg, Suenson, ank. W. Hartlepool 1./6. — Skanderborg, Jensen, afg. Petersborg 30./5. til Kristinestedt. — Stegelborg, Lund, afg. Petersborg 31./5. til Bordeaux. — Stjerneborg, Lund, afg. Hungersberg 29./5. til Ghent. — Uranienborg, Schmidt, afg. Petersborg 29./5. til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Winther, ank. Petersborg 25./5. — Silkeborg, Pedersen, ank. Hull 29./5. — Tuborg, Schmidt, ank. Methil 30./5. — Ulfshøj, Møllerup, ank. Sunderland 1./6. — Vordingborg, Palsbo, ank. Windau 28./5.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 31./5. — Taarnborg, Matzen, ank. Ghent 29./5.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ligger i Helsingør.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Petersborg 26./5. til Calais.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Hungersberg 29./5. til Ghent. — Peter Mærsk, ank. Hull 30./5.

Havet. Fyen, Andresen, ank. Methil 2./6.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Narva 28./5.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Seuham 24./5. — J. N. Madvig, Hahn, afg. Riga 24./5. — Hamlet, Jørgensen, ank. Wear 31./5. — Helge, Olsen, afg. Petersborg 29./5. — Rolf, Reese, ank. Newcastle 31./5. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Petersborg 25./5.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, afg. Kronstadt 25./5. — Russia, Poulsen, afg. Wiborg 28./5. — Carl Hecksher, Starek, afg. Cardiff 26./5. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 27./5. — Normannia, Erichsen, afg. Antwerpen 30./5. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 27./5. — Canadia, Jepsersen, afg. New York 30./5. — Livonia, Skov, ank. Petersborg 29./5.

Bstersøen. Cimbrja, Poulsen, afg. Filadelfia 27./5. — Patria, Dam Larsen, ank. Kronstadt 28./5. — Gratia, Sørensen, ank. Hull 28./5. — Astoria, Neergaard, ank. Norfolk 30./5.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Kronstadt 23./5. — Gallia, Nielsen, ank. Aarhus 29./5. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Leith 28./5. — Sarmatia, Pedersen, afg. Cardiff 29./5. — Kotonia, Rasmussen, afg. New York 30./5.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Narva 29./5. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 29./5. — Carbonia, Mathiasen, afg. Kronstadt 25./5. — Estonia, Winckler, afg. Riga 27./5.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Kotka 29./5. — Selandia, Troensegaard, afg. London 29./5. — Secalia, Jensen, ank. Maspoint 17./5. — Frumentia, Andersen, ank. Kjøbenhavn 28./5. — Boscia, Skovgaard, ank. Sanyuan 30./5.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 31./5.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, pass. Perim 18./5. for Singapore. — Traquebar, van Deurs, afg. Mangalore 20./5. til Port Said. — Cathay, Kruse, ank. Kjøbenhavn 1./6. — Pagan, Knudsen, afg. Antwerpen 22./5. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Singapore 29./5. til Bangkok. — Samui, Licht, afg. Sabane 24./5. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Rann, afg. Port Said 26./5. til London. — Bandon, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 7./5. — Indien, Berg, er ank. til Kjøbenhavn — Sibirien, Rambusch, afg. Beira 21./5. til Bombay. — Cambodia, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. London 30./5. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 23./5. — St. Jan, Ingemann, ank. London 31./5.

Form. Sara, Jensen, ank. Neufahrwasser 31./5. — Helena, Sørensen, ank. Rotterdam 28./5. — Agnete, Petersen, afg. Kjøbenhavn 28./5. — Hermin, Hansen, afg. Nyborg 29./5. — Alice, Schultz, ank. Kjøbenhavn 1./6.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Leith 25./5. — Urania, Clausen, afg. Kjøbenhavn 23./5. — Svend, Schmidt, ank. Nyhamn 18./5. — Nordland, Møller afg. Grantan Harbour 21./5. — Krouprins Frederik, Andresen, ank. London 24./5. — England, Andersen, ank. Kjøbenhavn 26./5. — Holland, Poulsen, afg. London 27./5. — Rusland, Madsen, afg. Methil 26./5. — Annette Furness, Larsen, ank. London 28./5. — Frankrig, Friis, afg. Kjøbenhavn 23./4. — Tyskland, Danstrup, afg. Riga 28./5. — Belgien, Nielsen, afg. Sunderland 22./5.

H. Kirschnor. Fulton, Jørgensen, ank. Genua 26./5. — Edison, Jørgensen, ank. Grimsby 1./6. — Newton, Andersen, ank. Genua 28./5. — Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16./5. — Nivingson, Svendsen, ank. Newcastle 26./5.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Ghent 31./5. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Reval 31./5. — Ove Gjedde, Jans, ank. Trångsund 29./5.

Svendsen & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kiel 28./5. — Hans Tavsen, Klaborg, ank. Swinemünde 31./5. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kotka 25./5. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Kjøbenhavn 28./5. — E. M. Dalgas, Møller, ank. London 29./5. — Ajax, Brorsen, afg. Grimsby 30./5. — N. G. Petersen, pass. Kjøbenhavn 28./5. nordg. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Kiel 29./5.

Ocean. Norman, Roshæk, ank. Aalborg 24./5. — Allau, Nielsen, ank. Dundee 1./6.

Frem. Ansta, Bagger, afg. Aarhus 28./5. til Petersborg. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 1./6. til Petersborg. — Vera, Thing, afg. Burntisland 1./6. til Königsberg.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. Randers 28./5. — Ingrid, Winther, ank. Rouen 29./5.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Petersborg 29./5. — Alexy, Lorentzen, ank. Helsingør 24./5. — Dagny, Sørensen, pass. Kjøbenhavn 29./5. for Rotterdam. — Mary, Clausen, pass. Gibraltar 28./5. for Hargshamn.

Ere. Energi, Svane, ank. Sundsvall 26./5. — Emanuel, Hansen, ank. Grimsby 30./5. — Enigheden, Jensen, ank. Londonderry 31./5.

Sejlskibe.

Esbjerg. Aftna, Pedersen, ank. Hamburg 1./6.

Fans-Nordby. Havila, Duysen, afg. Taltal 22./5. til Atofogasta. — Sophie, Svarrer, ank. Hamburg 25./5. — Maracaibo, Svarrer, afg. Rio Grande do Sul 26./5. til Maracaibo.

Rønne. Bornholm, Nykær, ank. Leith 29./5. — John Hintze, Knudsen, ank. Korsør 23./5. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebaksmünde 23./5. — Leif, Nielsen, ank. Swinemünde 23./5. — Prøven, Olsen, ank. Arendal 24./5. — Hermod, Grouvald, ank. Landskrona 26./5. — Enigheden, Trandberg, ank. Nykjøbing, M. 27./5.

Ere. Fuglen, Christensen, ank. Alloo 26./5. — Phoenix, Rasmussen, ank. Leith 27./5. — Lauritz, Folmer, ank. Risør 27./5. — M. Hai, Petersen, ank. Tuno 25./5. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Merrock 27./5. — Norden, Rasmussen, ank. Bonne Bay (New Foundland) 27./4. — Amalie, Andersen, ank. Hamburg 27./4. — Alta, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 27./4. — Rigmor, Petersen, ank. Svendborg 28./4. — Ingolf, Nymann, ank. Hull 28./5. — Emanuel, Bager, ank. Sundsvall 28./5. — Mars, Stegmann, ank. Kristiansund 29./5. — Svip, Jensen, ank. Pillau 29./5. — Dehora, Rasmussen, ank. Akureiri 28./5. — Smart, Christensen, ank. Stugsund 29./5. — De tvende Brødre, Boye, ank. Tranebjerg 31./5. — Marie, Boye, ank. Pillau 29./5. — Concordia, Madsen, ank. Wismar 31./5. — Adele, Koek, ank. Swinemünde 1./6. — Hamlet, Rasmussen, ank. Isafjord 1./6. — Herta, Krull, ank. Göteborg 30./5. — I. Koføed, ank. Hernesund 31./5. — Argus, Jensen, ank. Lappvik 31./5. — Astræa, Svane, ank. Rufisque 29./5. — Harris, Thorsteinson, ank. Nyland 31./5. — S. L. Vebber, Hansen, ank. Rans 31./5. — Maren, Albertsen, ank. Hudiksvall 30./5. — Mette, Andersen, ank. Thorshavn 1./6. — Kianna, Christensen, ank. Brest 30./5. — Thea, Friis, ank. Falkenberg 30./5. — Svip, Jensen, ank. Pillau 30./5. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 30./5. — Castor, Albertsen, ank. Swinemünde 31./5. — Emilie, Friis, ank. Danzig 31./5. — Herkules, Bager, ank. Aarhus 31./5. — Genius, Bastrup, ank. Drobak 31./5. — Bertha, Madsen, ank. Karlshamn 1./6.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 3. Juni 1909. — Dampskibsekspektor J. C. Møller. — So- og Haudsretdomme. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

1215. Afmærkning forandret. Afmærkningen er nu forandret følgende steder: Ved Sølvborg, Karlskroa og Kristiansmin, mellem Kalmar og Färjestaden, ved Timmerhadden og Oskarshamn, S. for Vällö, uden for Taekto, N. for Idö, Ø. for Arkö, mellem Arkö og Norrköping og Sö. for Farö ved Uvellsund. (Kort Nr. 160, 205 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 76, 77, 78, 79, 80, 146, 147, 148, 149, 150, 151 og 280. Kjøbenhavn 1909.)

1216. Skydeøvelser. Karlskroa. Fra 15de Juni—12de August og fra 1ste—25de September 1909, dog ikke mellem Kl. 5—10 Em. og mellem 2—7 Em., og ikke efter Kl. 2 Em. paa Lørdage og Søndage, afholdes Skydeøvelser ved Karlskroa over Farvandet S. for Tjurkø, Sturkö, Aspö og V. for Västra Husholmsfort. Naar der skydes, læses to røde Balloner eller to røde Løsterner lodret for hinanden paa Kungöholmsfort eller Västra Husholmsfort.

1217. Belysning forandret. Mönsteråsleden, Kalmarund. I Mönsteråsleden er Belysningen nu forandret. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 657. Kjøbenhavn 1909.)

1218. Fyrskibe udlagt. I følge Telegram fra Lødskaftsjönen i Galle er Fyrskibene »Grundkallen«, »Fingrundet«, »Västra Banken« og »Grejsen« atter udlagt paa Station.

1219. Fyrskibet »Relandersgrund« udlagt. Bottniske Bugt, Finland. Fyrskibet »Relandersgrund«, uden for Ranno, er nu udlagt.

1220. Fyr tændt. Sjö Ref. Abo Distrikt. Fyret Ingeniör Pettersson paa Sjö Ref er nu tændt. Det er et hvidt Blinkfyrt, der hver 1 Minut viser 12 Blink, hvert af ½ Sek. Varighed, og lys er fra S. 39° V. gennem V. og N. til N. 62° Ø. Flammens Højde: 6 m. Synsvinden: 5 Sm. Hvid Fyrbæske. 60° 15' s. N. Br. 21° 53' s. Ø. Lgd.

1221. Fyrskibet »Verkomotala« udlagt. Finske Bugt. Fyrskibet Verkomotala, i Björksund er nu udlagt.

1222. Lys- og Klokketønde udlagt. Bolderaa. Düna. Rusland. Den røde Klokketønde paa Bolderaa Red er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, der viser rødt Lys.

1223. Vrag borttaget. Fritses Haff. Tyskland. Vraget af den 400 m SV. fra Lystønden i Königsberger Rinne sunken Kahn er borttaget og Afmærkningen indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1111. Kjøbenhavn 1909.)

1224. Fyrskibet »Fehmarnbelt« midlertidig ombyttet. Fyrskibet »Fehmarnbelt« er midlertidig ombyttet med Fyrskibet »Reserve«. Fyr og Signaler er uforandret.

1225. Fyr forandret. Pelzerhaken. Pelzerhaken Fyr er ombyttet med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr med Et-Blus af 4½ a 5 Sek. Varighed hver 1 Minut. Blussens Lysevne: 8,5 Sm. 54° 5' 14" N. Br. 10° 52' 15" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2601. Kjøbenhavn 1908.)

1226. Afmærkning forandret. Flensborg Fjord. Afmærkningen i Flensborg-Fjord er nu forandret. (Kort Nr. 117, 125 og 157.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1061. Kjøbenhavn 1909.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1227. Tønde udlagt. Lister Tief. Tyskland. I Lister Tief er en sort Tønde 2 a udlagt mellem Tønderne 2 og 3. 55° 4' 5" N. Br. 8° 24' 54" Ø. Lgd.

1228. Fyrskibet »Elbe III« midlertidig ombyttet. Elbon. Fyrskibet »Elbe III« er midlertidig ombyttet med et tomastet Reserverfyrskib. Fyr og Signaler er uforandret.

1229. Fyrskibet »Aussen Jade« midlertidig ombyttet. Jade. Fyrskibet »Aussen Jade« er midlertidig ombyttet med et Reserverfyrskib. Det giver intet Undervandsignal, og Taagsignal gives med Klokke.

1230. Vædstandsmaaler afmærket. Schilligdüren Fyr. Jade. Ø. for Schilligdüren Fyr anbringes i 6 m Vand en Vædstandsmaaler. Den afmærkes med en

Pæl med Cylinder og med to grønne Tønder, mærket »Pegel«. 53° 42' 30" N. Br. 8° 27' 45" Ø. Lgd.

1231. Fyrs Lysvinkler forandret. Zipe. Holland. Zipe Fyr viser nu rødt Lys fra N. 11½° V. til N. 10° V. over den sorte Kugletønde Nr. 1 med afkortet Kegel i Kranmer og Stumpetønde Nr. 14 med afkortet Kegel i Grevlingen, i øvrigt hvidt Lys, og forærket med Land. 51° 39' s. N. Br. 4° 6' s. Ø. Lgd.

1232. Tønde flyttet. Schaar van Kollinspant. Forandring i Afmærkning. Schaar van Oorust. Roompot. Zeegat van Zieriksee. Den røde og sorte vandret stribe Kugletønde Nr. 1 med Kryds i Schaar van Kollinspant er flyttet til 51° 37' 18" N. Br. 3° 50' 4" Ø. Lgd. I Roompot har Stumpetønde Nr. 4 nu afkortet Kegel og Spidstønde Nr. 2 har Ballon. I Schaar van Oorust er Tønderne flyttet efter Farvandet. Mindste Dybde midtvands er 5,3 m og langs Stumpetønde Nr. 4 er 5,2 m.

1233. Grund fundet. Kentish Knock S. Thomsen. England. Kentish Knock er tiltaget SV. efter, og en Grund med 3,3 m Vand ligger 1¼ Sm SV. t. S. fra Middle Knock Tønde. 51° 35' 55" N. Br. 1° 36' 0" Ø. Lgd. Inden for 5,3 m Grænsen er Grundene 1 Sm lang i NØ. og SV. og ¼ Sm bred med mindst Vand paa Midten. Mellem Grundene og Kentish Knock er der 5,3 a 6,3 m Vand. Til ½ Sm SV. for den angivne Plads er der under 9 m Vand. (Kort Nr. 180.)

1234. Forestaaende Forandring af Lystønder. Saa Raach. Thomsen. Om trent den 24de Juni 1909 forandres Fyrene paa følgende Lystønder i Sea Reach snaldes:

Jonkin Lystønde skal vise rødt Et-Blink hver 10 Sek., Blink 3 Sek., Mørke 7 Sek. 51° 29' s. N. Br. 0° 43' Ø. Lgd.

Blyth Middle Lystønde skal vise hvidt Lys med En-Formørkelses hver 10 Sek. 51° 30' N. Br. 0° 38' Ø. Lgd.

West Blyth Lystønde skal vise hvidt To-Blink hver 10 Sek. 51° 29' s. N. Br. 0° 29' s. Ø. Lgd.

1235. Baaker flyttet. Witherness. Emmer. De to N-lige Baaker for den maatte Nil ved Witherness er flyttet til S. for de tidligere S-lige Baaker. Forbaaken staar 2 Sm S. 36° Ø. for dens gamle Plads. 53° 42' s. N. Br. 0° 37' Ø. Lgd. Dagvaaken staar 183 m S. 54° V. fra Forbaaken. Baakerne er 13 m høje.

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

1236. Fyr tændt. Kuncle, Detached Mole, Dover Harbour, England. Paa The Kuncle af Detached Mole, 122 m S. 50° V. fra det midlertidige Fyr, er tændt et Fyr med En-Formørkelses hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Flammens Højde: 15,2 m. Lys er hvidt fra N. 59° Ø. gennem Ø. og S. til S. 59° V., rødt fra S. 59° V. gennem V. og N. til N. 59° Ø. Cylindrisk, 15,2 m højt Fyrtaun. Det midlertidige Fyr er slukket. 51° 7' N. Br. 1° 20' s. Ø. Lgd.

1237. Vrag borttaget. Spithead. Portsmouth. Trawleren »Blank Bonnie«, som var sunket paa Spithead, er borttaget og Afmærkningen indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1138. Kjøbenhavn 1908.)

1238. Tønde ombyttet til Forsøg. Bullock Patch. Spithead. Den sorte Spidstønde ved Bullock Patch er til Forsøg ombyttet med en sort, spids Tønde, mærket »Bullock Patch« og forsynet med Undervands-Klokke. Den ligger 2½ Kbl S. t. Ø. ¼ Ø. for Spidstøndens Plads. 50° 41' 40" N. Br. 0° 54' 35" V. Lgd.

1239. Forandring af Taagsignal paa Fyrskibe. England V.-Kyst. Om trent den 10de Juni 1909 forandres Taagsignalerne med Sirene paa følgende Fyrskibe snaldes:

Carrarvon Bay Fyrskib skal give to Stød, dybt, højt, hver 1 Minut. 53° 6' N. Br. 4° 49' s. Y. Lgd.

Morcamble Bay Fyrskib skal give tre Stød, dybt, dybt, højt, hver 1 Minut. 53° 54' s. N. Br. 3° 30' s. Y. Lgd.

1252. Fyr tændt. Minudie Værft. Cumberland Basin. Bay of Fundy. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Minudie Værft. Flammens Højde: 8 m. Synsviddelen: 6 Sm. Fyrrøel, 6 m høj. 45° 46' 23" N. Br. 64° 20' 4" V. Lgd.

1253. Fyr tændt. Parker Cove. Bay of Fundy. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Parker Cove Bølgébryder, 17 m fra dens Yderende. Flammens Højde: 7 m. Synsviddelen: 6 Sm. Hvidt, firkantet, 7 m højt Fyrtaarn. Linseapparat af 6te Ord. 44° 48' 46" N. Br. 65° 32' 17" V. Lgd.

1254. Hindring rapporteret. Pollock Rip Slue. Nantucket Sound. Mas-sachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Med 6. m Dybgaaende har et Skib taget Grundten 1/2 Kbl V. for Pollock Rip Slue Lys- og Klokketone, i Linien "Pol-lock Rip" og "Pollock Rip Slue" Fyrskibe overet.

1255. Tønde inddraget. Buzzards Point Flats. Anacostia River. Potomac River. Maryland. Buzzards Point Flats Spiritønde Nr. 1 er permanent inddraget.

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

1256. Fyrs Belliggenhed. Coxen Hole og Red. Roatan Island. Honduras NV.-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa Niobe Point ligger 4,3 Kbl N. 84° Ø. fra Kirken paa Carib Point. 16° 18' N. Br. 86° 35' V. Lgd.

Det grønne, faste Fyr paa Revet, som skyder sig ud fra Coxen Cay, ligger 4 Kbl S. 42° Ø. fra Kirken paa Carib Point. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2171. Kjøbenhavn 1908.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1257. Fyr tændt. Rio Marina N. Elba. Italien. Ved Portello, c. 500 m N. for Broen ved Vigneria, bygges en c. 190 m lang Jerubro. Paa dens Yder-ende er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsviddelen: 6 Sm.

1258. Fyr flyttet. Porto di Fiumicino. Italien V.-Kyst. Det røde, faste Fyr paa N.Dæmningen ved Fiumicino er flyttet udad og staar nu 35 m fra Dæm-ningens Hoved. Det hvide, faste Fyr paa S.-Dæmningen er flyttet udad og staar nu 125 m fra Dæmningens Hoved. Begge Fyr vises fra en Pæl ved et Fyrhus.

1259. Fyr forandret. Porto di Chioggia. Italien Ø.Kyst. Det hvide, faste Fyr paa Fort Felice er forandret til et hvidt Fyr, der viser Lys i 3 1/2 Sek., Mørke i 1 1/2 Sek.

1260. Midlertidigt Fyr slukket. Porto del Lido. Italien Ø.-Kyst. Det mid-lertidigt, grønne Fyr med Formærkelser paa N.-Dæmningen ved Porto del Lido, er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1203. Kjøbenhavn 1909.)

1261. Fyr forandret. Ika. Golf von Finne. Østerrig-Ungarn. Ika hvide, faste Havnefyr er forandret til et rødt, fast Fyr, i øvrigt uforandret. 45° 18', N. Br. 14° 17', Ø. Lgd.

1262. Fyr forandret. Pusta Pynt. Mezzo Meleda. Det hvide, faste Fyr paa Pusta Pynt vises nu fra et 9 m højt, rødt Taarn. Flammens Højde: 13 m. Synsviddelen: 7 Sm. 42° 44', N. Br. 17° 36', Ø. Lgd.

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

1263. Baake forsvundet. Oyster Reef. Arakan River. Bay of Bengal. Birma. Baaken paa Oyster Reef er forsvundet. 20° 5' N. Br. 92° 39' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1440. Kjøbenhavn 1908.)

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler 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".

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

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

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

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpe middel til Tilvejbringelse 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.

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. „Danaskelloyd“.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d.
3. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis i Stationsbyens Fore-
dragssal paa Landsudstillingen i Aarhus med følgende
Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de
efter Tur fratrædende samt af 1 Medlem i Stedet
for Formanden, der ønsker at fratræde udenfor Tur.
3. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1909.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalfor-
samlingens Afholdelse i 1910.
5. Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.
6. Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie.
7. Forskelligt.

Paa denne Dagsorden vil senere blive opført flere
Punkter.

Kjøbenhavn, d. 3. Juni 1908.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
f. T. Formand.

X. Asiens Ø. Kyst med Japan.

- 1264. Oplysning om Rev, Sumatra V.-Kyst.** Gombu Rif findes ikke. 0° 26' 50" S. Br. 99° 53' 20" Ø. Lgd.
- Paa Reveno Søengei Baanban og Søengei Lima er den mindste Dybde 1,5 m og 8 m. 0° 31' 55" S. Br. 99° 58' 30" Ø. Lgd. og 0° 33' 15" S. Br. 99° 59' 20" Ø. Lgd.
- Bajunrif, e. 4 Sm NNV fra Øen Bando, består af to Rev med 5,5 m og 7 m Vand, paa 0° 43' 10" S. Br. 99° 57' 37" Ø. Lgd. og 0° 42' 11" S. Br. 99° 56' 20" Ø. Lgd.
- Rovet paa 0° 39' 20" S. Br. 99° 45' 20" Ø. Lgd. findes ikke.
- Lawerit med 9 m Vand og 550 m største Udstrækning ligger godt 2 Sm SØ-ligere end angivet i Kortet, 0° 39' 26" S. Br. 99° 53' 28" Ø. Lgd.
- Paa Seltarif er der kun 7,5 m Vand. 0° 35' 30" S. Br. 99° 49' 40" Ø. Lgd.
- Monradorif (Kuning Sari) med 3,5 m Vand ligger 1½ Sm V-ligere, paa 0° 32' 45" S. Br. 99° 41' 37" Ø. Lgd.
- Desuden er følgende Dybder fundet paa Rev saaledes:
- | | | |
|--------|-----------------------|---------------------|
| 7,5 m | paa 0° 40' 37" S. Br. | 99° 54' 30" Ø. Lgd. |
| 16,5 m | - 0° 36' 38" - | 99° 49' 1" - |
| 6,5 m | - 0° 36' 21" - | 99° 46' 19" - |
| 6,5 m | - 0° 34' 33" - | 99° 43' 1" - |
| 5,5 m | - 0° 34' 4" - | 99° 42' 37" - |
| 12,5 m | - 0° 33' 32" - | 99° 41' 22" - |
| 5,5 m | - 0° 33' 20" - | 99° 41' 4" - |
| 6,5 m | - 0° 31' 0" - | 99° 36' 18" - |
| 8,5 m | - 0° 28' 34" - | 99° 35' 0" - |
| 9,5 m | - 0° 27' 23" - | 99° 35' 50" - |
| 4,5 m | - 0° 30' 1" - | 99° 38' 49" - |
| 5,5 m | - 0° 29' 15" - | 99° 43' 58" - |
| 2,4 m | - 0° 28' 40" - | 99° 41' 10" - |
- 1265. Vrag borttaget.** Chemurupo. Korea V.-Kyst. Vraget af "Koreiz" paa Chemurupo Ankerplads er borttaget og Afmærkningen inddraget. 37° 27' 30" N. Br. 126° 35' 44" Ø. Lgd.
- 1266. Fyr tændt.** Kusan Po. Korea V. Kyst. Paa en Baake i Indløbet til Kusan Po er tændt et fast Fyr, fra Luba Sounn i S. 76½° Ø., fra Changu Sounn i N. 77° Ø. og fra Churitsu Sounn i N. 30° V. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 6 Sm. Lyset er hvitt, undtagen fra S. 79° V. til S. 85° V., hvor det er rodt, over den 5 m høje Baake N. for Charitsu Sounn. 35° 59' 0" N. Br. 126° 38' 35" Ø. Lgd.
- 1267. Baake borttaget.** Tondari Rocks. Fusan Harbour. Korea S.-Kyst. Baaken paa Tondari Rocks er borttaget. 35° 6' 15" N. Br. 129° 3' 30" Ø. Lgd.
- 1268. Oplysninger.** Amping Red. Taiwan. Japan. I den SV-ligge Del af Byen Amping er paa en 11 m høj Høj opført en hvid, trekantet, kendelig Baake. 22° 59' 56" N. Br. 120° 9' 17" Ø. Lgd. Baakkerne paa 23° 0' 54" N. Br. 120° 7' 20" Ø. Lgd., paa 22° 58' 47" N. Br. 120° 9' 12" Ø. Lgd., og paa 22° 58' 0" N. Br. 120° 9' 47" Ø. Lgd., samtl. Flagstangen paa 23° 0' 0" N. Br. 120° 8' 22" Ø. Lgd. findes ikke. Amping Fyrtaarn er næsten skjult af Træer og Huse, og Forterne er kun lidet kendelige.
- 1269. Fortøjende udlagt.** Moji Harbour. Shimonoseki Strait. En rød Fortøjende Nr. 4 er udlagt i Moji Harbour, 5¼ Km SSV. fra Kajiga Hana. 33° 57' 4" N. Br. 130° 57' 12" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N	97	Noordkust Javn. Westervanrwater van Soorhoja. 1:75,000. Pris: f. 0,60.
Japan:		
N	166	Inuri Wan and Approaches. Januar 1909. 0,65 yen.
R	161	Bunego Suido. Februar 1909.
+		De tidligere Kort med samme Numre.
Tyskland:		
R	163	Deutsche Bucht der Nordsee. Helgoländer Bucht. 1:100,000. 3,20 M.
R	64	Nordsee, Deutsche Küste: Die Ostfriesischen Inseln. 2 Blätter (Mit 1 Plan). 1:100,000. W.-Blatt 3,30 M., O.-Blatt 1,50 M.
Holland:		

Bekendtgørelse for Søfarende.

Natskydøvelser. Farvand midlertidig spærret. Isefjord.

I Nøstjerne mellem den 7de og 12de Juni d. A. afholdes efter Mærkets Frembrud Skydøvelser paa Isefjords Yderbredning, fra Nykjøbing-Bugt i Retning mod Jægerspris.

Saalønge Skydningen varer, vil det Felt, over hvilket der skydes, blive belyst med elektrisk Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det nævnte Farvand, saalønge de elektriske Søgelys ere i Virksomhed.

Marineminstrelets Admiraltets-Departement, den 28. Maj 1909.

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.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7282.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houllberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Skibsbløkke.

Carl A. Petersens Enke.

København. C. Telf. H. 1728.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri Aalborg anbefaler sig med alt til Faget henbørende Reel og billig Betjening garanteres.

Et godt Sejlskib, 100/120 Tons Dødvægt, ønskes tilkøbs snarest. Oplysninger med billigste Prisopgave tilsendes Bergmann Smith & Co., Aarhus.

Kjøbenhavns

Navigationsskole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af St. Annæ Plads

Telf.: Palmé 213 x.

Herrarn Redare och Kaptener!

Lossningar och lastningar inom Hernösands distrikt utföres omsorgsfullt och ferm expedition garanteras till betydligt ned-satta priser. Har en större fast anställd arbetarhär af fria och goda arbetare ej tillhörande nogen socialisförening. Uppgörelse med

Stufvaren Karl A. Sjödin f. d. Ohlsson Sjödin & Co.

Postadress: Telegramadress: Sprängsviken Sweden, Sjödin Kramfors. Rikstelefon 7 Från vaxel.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tlfgr.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensod

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Tlfgr.: „Hansen“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsglödföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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.: „Veltholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.

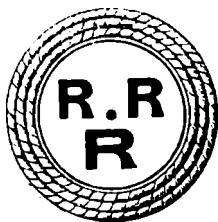
CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.



Randers Rebslaeri

Randers

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

Jærn- og Ståltøve

til Skibsbrug og Elevatorer.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

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.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 10,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46.

Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

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

Sandballast

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

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 246.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udørsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
1ste Klases Skræderi og Herreekviperling.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

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

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

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

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

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 Day, 20, Tel. 156.

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.

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: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Jørgensen & Mathiasens

Baadmotorer

for Benzin og Petroleum, er 1. Klases dansk Fabrikat, lette at igangsætte, lette at passe.

Vinkelvej 4, Kjøbenhavn.

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.

**Forlang kun John Crabbie's
scotch Whisky**

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, København K.

Telegram-Adresse: „Vincosus“. Telefon 3283.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHA“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbandedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestre 610.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 8. Juni 1909.

16. 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
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.

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

Forlang min illustrerede Prisliste.

Taifuntrosser

(pat. Tyskl., Engl., Belgian, 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.

Otto Monsteds

(LIMITED)

Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

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

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Skibshypothekbanken

Filial af hol-
landsk Bank **i Kjøbenhavn** Chr. IX's Gade 6
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragskibe.

Nic. Heimbürger

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

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

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.

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 Efft., St. Annaplad 19 & 21.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for Skibshypothekbanker tillyder
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar**

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skruerakslér, Centrifugalpumper, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumpner, 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.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havas Ill Salg.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.



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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafkes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

Plads søges.

En Plads som Skipper søges
af en Mand midt i 40-erne
paa et mindre Fartøj eller
Bugsørbaad. Er godt kendt
med Bugsørfart og har været
Skipper de sidste 5 Aar paa
en saadan. Billet, mrk.:
„293 F“, bedes indlagt paa
dette Blads Kontor.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorchjensens“.

Telefon 7262.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

Frederik Hansen

Skibe.

Skibsproviantering.

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkert Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

Ny Bedding.

Lynæs Havnebestyrelse anbefaler herved sin nyopførte
Bedding for Fartøjer indtil en Størrelse af c. 70 Brutto-Tons.
Beddingen er opført af fortrinlige Materialer. Skibsbyg-
mester P. Madsen, Lynæs udfører alle Slags Reparationer
samt Nybygning af Skibe. Maskinværksted findes paa Pladsen;
for Op- og Udhalingen enestaaende billige Priser. Havnefogden
i Lynæs modtager Ordre; alt vil blive udført godt og hurtig.

Lynæs Havnebestyrelse, den 4. Maj 1909.

R. Nielsen

F.m.

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 Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d.
3. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Stationsbyens Fore-
dragsaal paa Landsudstillingen i Aarhus med følgende
Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de
efter Tur fratrædende samt af 1 Medlem i Stedet
for Formanden, der ønsker at fratræde udenfor Tur.
3. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1909.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalfor-
samlingens Afholdelse i 1910.
5. Valg af 1 Medlem til Bestyrelsen for „Danske Skibs-
rederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“.
6. Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.
7. Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie.
8. Forskelligt.

Paa denne Dagsorden vil senere blive opført flere
Punkter.

Kjøbenhavn i Juni 1909.

P. B. V.

P. Rechnitzer,

f. T. Formand.

Kjøbenhavn, den 8. Juni 1909.

Fra Udenrigsministeriet har vi modtaget følgende:

Kungl. lotsstyrelsens kungörelse angående ändringar i gällande lotsledsförteckning: gifven i Stockholm den 30. april 1909.

Jämlikt nådigt bref den 16. april 1909 skola i gällande lotsledsförteckning vid nedannämnda lotspladser uppgifterna i kolumnen angående »lotsplatser och upppassningsställen m. m.» erhålla den ändrade lydelse, som här nedan för hvarje lotsplats upptages, nämligen:

Härnö lotsplats: Lotsarna uppassa å Härnö nordöstra udde, i Nyland och i Härnösand samt möta ankommande fartyg i öppna sjön utanför inloppet. Lots för fartyg, utgående från hithörande hamnar, erhålles efter beställning å lotskontoret i Härnösand eller å upppassningsstället i Nyland. En å Härnö nordöstra udde hissad svart kula med hvitt hälle utmärker, att lots finnes. Däckad kronolotsbåt finnes vid lotsplatsen.

Arholma lotsplats: Lotsarna uppassa å Källskären och möta söderifrån kommande fartyg i segelleden mitt för båken och från sjön kommande 1 å 2 latitudsminuter utanför yttersta skären. Däckad kronolotsbåt finnes vid lotsplatsen.

Sandhamns lotsplats: Lotsarna uppassa vid Sandhamn och på kryssande lotskutter, så länge denna kan hålla sjön. Kan upppassning ej ske på kutter, förlägges denna upppassning å Korsö.

Arkö lotsplats: Lotsarna uppassa å Arkö och Viskär samt möta inomskärs gående fartyg vid Arkö sydvästra udde och från sjön kommande fartyg utanför yttre grunden. Lots för fartyg, utgående från hithörande hamnar, erhålles efter beställning. Däckad kronolotsbåt finnes vid lotsplatsen.

Figelholms lotsplats: Lots uppassa å Fogelö. Lots för fartyg, utgående från hithörande hamnar, erhålles efter beställning.

Pataholms lotsplats: Lots uppassar å holmen Saltor och möter från sjön kommande fartyg utanför skäret Patslan. Lots för utgående fartyg erhålles efter beställning.

Tärnö lotsplats: Lotsarna uppassa å Tärnö och Bockö samt emottaga från sjön kommande fartyg utanför grunden samt inomskärs gående i segelleden. Lots för fartyg, utgående från hithörande hamnar, erhålles efter beställning.

Karlshamns lotsplats: Lotsarna uppassa vid hamnen och möta från sjön kommande fartyg utanför grundet Lakknallarna. Lots för fartyg, utgående från hithörande hamnar, erhålles efter beställning.

Åhus lotsplats: Lotsarna uppassa vid lotshuset på norra sidan af hamnen och möta från sjön kommande fartyg utanför yttre grunden. Lots för utgående fartyg erhålles efter beställning. Däckad kronolotsbåt finnes vid lotsplatsen.

Öresunds södra lotsplats: Lotsarna uppassa å fyrskeppet Falsterboref å en i farvattnet mellan detta och Drogdens fyrskepp stationerad lotsångare eller lotskutter. Under gaffeln å fyrskeppets stormast eller jäckmast är vid dager en lotsflagga och under mörker en lanternerna med hvitt sken hissad, då lots finnes om Bord. Å lotsångaren eller lotskuttern är lotsflagga hissad på toppen, då lots finnes om Bord.

Limhamns lotsplats: Lotsarna uppassa vid Limhamn och Klagshamn samt möta från sjön kommande fartyg på redan. Lots för utgående fartyg erhålles efter beställning.

Malmö lotsplats: Lotsarna uppassa vid hamnen och på det å Malmö redd förlagda lots- och fyrfartyget samt möta från sjön kommande fartyg, som ej kunnat erhålla lots från lots- och fyrfartyget, å redan. Att

lots finnes ombord å sistnämnda fartyg utmärkes vid dagar medelst en lotsflagga på toppen och under mörker medelst två lanternor med hvitt sken under gaffeln. Lots för från Malmö utgående fartyg erhålles efter beställning. Däckad lotsbåt finnes vid lotsplatsen.

Öresunds norra lotsplats: Lotsarna uppassa å fyrskeppet Svinbådan och å en mellan Viken och Kullen uppassande lotsångare eller lotskutter. Under gaffeln af fyrskeppets jäckmast är vid dager en lotsflagga och under mörker en lanternerna med hvitt sken hissad, då lots finnes ombord. Å lotsångaren eller lotskuttern är lotsflagga hissad på toppen, då lots finnes ombord.

Torekovs lotsplats: Lotsarna uppassa vid Torekov och möta ankommande fartyg utanför Väderön. Lots kan under mörker tillkallas medelst ljudsignal eller skott. Däckad kronolotsbåt finnes vid lotsplatsen.

Halmstads lotsplats: Lotsarna uppassa vid hamnen och möta ankommande fartyg mellan Påarprefvet och Långnäsudde. Lots för utgående fartyg erhålles efter beställning. Däckad kronolotsbåt finnes vid lotsplatsen.

Smögens lotsplats: Lotsarna uppassa å platsen, möta från sjön kommande fartyg utanför Hällö, Sälö och Soteskär samt inomskärs gående å fjorden öster om Smögen. Lots för fartyg, utgående från hithörande hamnar, erhålles efter beställning. Däckad kronolotsbåt finnes vid lotsplatsen.

Dyngö lotsplats: Lotsarna uppassa på platsen och möta inomskärs gående fartyg vid Dyngö samt från sjön kommande utanför grunden på Väderöfjordarna. Lots för fartyg, utgående från hithörande hamnar, erhålles efter beställning. Däckad kronolotsbåt finnes vid lotsplatsen.

Udenrigsministeriet meddeler:

Konsulatet i Dunkerque har den 1. ds. indberettet til Udenrigsministeriet, at Skibe kommande fra russiske og finske Havne i Henhold til fransk Ministerial-Bekendtgørelse af 29. f. M. nu kan blive underkastet Undersøgelse og Desinfektion i Calais uden først at skulle anløbe Dunkerque.

Norsk Lastelinie. Lasteliniekomitéen er nu paa det nærmeste færdig med sit Arbejde, fortæller »Norg. Sjøft.».

Komitéen er efter Forlydende blevet enig om at foreslaa indført egne norske Regler for Dyblastelinien. Disse Regler falder dog i det væsentlige sammen med de engelske. For Skibe paa 3,000 Tons Dødvægt og derover falder Reglerne helt sammen, medens de norske Regler, som foreslaas for Skibe under 2,000 Tons, tillader lidt dybere Nedlastning end de engelske.

Komitéen har efter Forlydende ogsaa udarbejdet Regler for den tidligere omtalte Trælastlinie, saaledes at de moderne, stabile Trælastbaade vil kunne anvende en dybere Nedlastning med Trælast i Rum og paa Dæk end Skibe med almindelige Underlaster. Delle er dog under den Forudsætning, at det ved speciel Undersøgelse viser sig, at vedkommende Skibs Stabilitet er tilfredsstillende.

Komitéens Indstilling vil foreligge for Departementet i den nærmeste Fremtid.

Vi har modtaget følgende:

Tillad mig gennem *Dansk Søfartstidende* at oplyse ærede Kolleger og andre deri interesserede om, hvad Kieselguhr er, og hvorledes man faar Skibe sluttet til disse Ladninger.

I April i Aar sluttedes den her hjemmehørende 3/m. Sk. »Marthing», (d. w. 275 Tons) efter forudgaaende Korrespondance med en Tønsbergmægler, som opgav Ladningen til d. w. at laste i Berefjord pr. Flækkefjord til Hull. — Ved Skibets Ankomst til Ladepladsen viser det sig, at Ladningen (Kieselguhr) er et meget let Stof i Sække. Fuldt lastet havde Skibet kun 86½ Tons inde à 10/ pr. Ton. Et meget daarligt Resultat.

Berefjord er en ikke let tilgængelig Havn. Efter Kaptajnens Sigende ønsker ingen Skipper at komme der mere end én Gang; paa sammes Forespørgsel hos Koblmanden om, hvorledes det kunde være, at han kunde faa Skibe til den Fragt, svarede denne, at det undrede ogsaa ham, men han forsøgte ny Steder hver Gang. Faar han saa Mægleren med til at notere d. w. (naturligvis ikke paa Certepartiet), er det jo ikke saa underligt om en eller anden hopper paa Limpinden. Derfor disse Linier som Advarsel til rette Vedkommende.

Kieselguhr er ellers et ufarligt Stof, en Slags Farvefjord, som bliver torret og malet.

L. J. Bager,

Reder for 3/m. Sk. »Marthing» af Marstal.

En Forening af Skibsredere. London, 5. Juni. (Ritz. Bur.) »Times» meddele: Paa Grund af de hyppige Strejker mellem Dokarbejdere og Sømand, der har fundet Sted i de senere Aar, navnlig i Havnene paa Fastlandet, er der i nogen Tid blevet arbejdet paa at danne en international Forening af Skibsredere. For nogle Dage siden blev der i London afholdt et Møde, hvortil havde indfundet sig Repræsentanter for de skandinaviske Lande, Rusland, Frankrig, Belgien, Holland og Tyskland. Paa Mødet blev Foreningens Dannelse vedtaget, og man drøftede derefter et Udkast til Love, der vil blive forelagt et senere Møde til Vedtagelse. Man antager, at Foreningen vil kunne træde i Virksomhed ved Slutningen af indeværende Maaned.

Om Skibsreder C. P. Holm af Nordby paa Fano, hvis Død vi meddelte i sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende*, skriver en Indsender til os:

»Skibsreder C. P. Holm, der afgik ved Døden d. 30. f. M. blev kun 60 Aar gammel. Han var en af Foregangsmændene paa Fano med Hensyn til Farten med Jernsejlskibe og var selv i flere Aar Fører af Jernbarken »Tercera». Efter at han i 1895 havde nedlagt sin Førerstilling, blev han Reder for adskillige af de største Jernsejlskibe paa Fano og blev betroet mange Tillidshverv. Holm var en overmaade virksom Mand, for hvem Tiden let blev for kort. Et apoplektisk Anfald gjorde Ende paa hans Liv.

P. K. P.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling er, efter hvad der meddeles os, ansat til Kl. 9 Formiddag d. 3. Juli d. A. og ikke som tidligere meddelt til Kl. 10.

En betydelig Forbedring af Havnen Falmouth paa Jamaica. I denne Havn er der for nylig udført følgende Forbedringer: En paa Styrbords Side ved Indsejlingen beliggende Klippe, der er kendt under Navnet »Triangle Rock» (en Udløber fra Lee Reef), saavel som den under Navnet »Hopewell Rock» kendte Klippe, og endelig »Middle og Inner Shoals» er bortskaffet. Vanddybden paa alle de her nævnte Steder er nu ikke under fem Favne, fortæller »Hamb. Corr.» Ogsaa den saakaldte »Harbour Rock» er saavidt bortskaffet, at Vanddybden dér er fire Favne. Besejlingen af Havnen er dermed blevet langt mindre farlig for større Skibe.

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.

Turbine og Stempelmaskiner.

Da Turbinen ved dette Aarhundredes Begyndelse holdt sit Indtog i Handelsmarinen som Drivmaskine for Skibsskruen, var der mange, som mente, at dette Skibsbygningens Vidunderbarn meget snart vilde fortrænge Stempelmaskinerne. Det gik imidlertid disse som de Modre, der af lutter Moderkærlighed kun formaar at se deres Børns gode, men aldrig deres slette Egenskaber; og ligesom det gode og det slette ved Børn kommer tydeligere frem ved deres fremadskridende Udvikling, saaledes ogsaa ved Turbinen, skriver »Hansa». Allerede nu at ville fælde en afgørende Dom om dens Fremtidsudsigter, paa Grundlag af dens hidtidige korte Udviklingsperiode, vilde naturligvis være lige saa forhastet, som det vilde være uretfærdigt at nægte den Anerkendelse for dens hidtidige Held. Man maatte dog have en Kulsviertro, hvis man efter de Forsøgsresultater, saaledes som de foreligger til Dato, kan mene, at Turbinen fuldstændig vil komme til at fortrænge Stempelmaskinen. Turbinens Fortrin og Mangler har ganske vist ofte nok været Genstand for Drøftelse i »Hansa», dog maa især de sidstnævnte endnu en Gang kort gentages til Forstaaelse af det følgende.

Det karakteristiske ved Turbinen er, som bekendt, dens hastige Omdrejning. Deri ligger ogsaa samtidig dens besparende Evne, fordi Dampen bedst udnyttes ved hastige Omdrejninger. Denne Fordel ved Turbinens hastige Omdrejning, er imidlertid ikke samtidig en Fordel for den Skibsskrue, som ved Akselledningen er knyttet direkte til den. Skibsskruen har nemlig en Grænse med Hensyn til Omdrejningshastighed og Nyttevirkning, udover hvilken det der opnaas i Fart ved større Omdrejningshastighed paa ingen Maade staar i Forhold til Merforbruget af Dampkraft, eller rettere sagt af Brændsel. At reducere Turbinens Omdrejningshastighed — denne er paa »Lusitania» 185 Omdrejninger i Minuttet — til det gunstigste Omdrejningstal for Skibsskruen, der paa de tyske Hurtigdampere er 85 Omdrejninger i Minuttet, betyder jo det samme som at reducere Turbinens gunstigste Nyttevirkning og besparende Evne.

En anden uheldig Omstændighed ved Turbinen er, at den ikke lader sig kaste bak. Denne Mangel nødven-

diggør Anlægget af en særlig Turbine for Bakning, der paa Grund af den direkte Forbindelse med Skrueakslen, stadig maa slæbes med af Fremdrivningsturbinen, og som desuden, da dens Brug sjældnere fordres, har en ringere Kraftydelse, hvad der forringer Skibets Manøvreedygtighed. Endelig betyder det jo ogsaa noget at foruden de her nævnte Mangler ved Turbinen, kræves der ved Skibe med tre eller fire Skruer et ekstra Anlæg af en Bakningsturbine for hver Skrueakse.

Denne Bekostning ved Turbinen har jo mindre at betyde, hvor det drejer sig om en Farthastighed, som i ethvert Tilfælde skal naas, som f. Eks. ved Krigsskibe, hvorfor Erfaringen ogsaa viser, at Turbinen her vinder mere og mere Indpas; men saaledes er det ikke ved Handelsmarinen, der staar eller falder med sin Drifts Økonomi. Det er ikke et rent Tilfælde, at den tyske Handelsflaade saa godt som ikke ejer en Turbine. Og selv i England, Turbinens Moderland, synes den blinde Moderkærlighed at vige mere og mere for den bedre Erkendelse, at den gamle, prøvede Stempelmaskine dog besidder mange Fortrin, der er i Stand til at udligne Turbinens daarlige Egenskaber, naar man forbinder begge søsterlig. »Laurentie« hedder det første Skib, der fredelig forener Søsterparret i sit Maskinanlæg. Det er en af White Star Dominion-Liniens Fragt- og Passagerdampere paa 15.300 Brutto Reg.-Tons, der sidst i April skulde tiltræde sin første Rejse paa Ruten Liverpool—Canada. Skibet har tre Skruer, af hvilke begge Sideskrueerne drives af Firekruntaps-Tregangs-Ekspansionsmaskiner og den midterste Skrue af en Lavtryks-Turbine. Af de Erfaringer, som man gør med dette Forsøgsskib, vil det afhænge, om ogsaa begge de af White Star Linien bestilte Kæmpeskibe »Olympic« og »Titanic« ogsaa skal udrustes med dette kombinerede System af Turbine- og Stempelmaskiner.

Kølen til »Olympic«, der er 860 Fod lang, bliver lagt paa Harland & Wolffs Værft i Belfast. Disse Skibe vil faa et Rumindhold af 45.000 Brutto Reg.-Tons, og vil herved langt overgaa alt, hvad man hidtil har kendt af Skibe.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der, som antydtes i sidste Beretning, nogle flere Noteringer af Trælaster til England for Afskibning dels pr. straks og dels senere, men Raterne er vedvarende meget lave. Der skal Tid til at gøre Befragterne forstaaelig, at der maa betales bedre lønende Rater, naar den udbudte Tonnage er i bedre Forhold til Behovet end hidtil, ligesom Rederne ventelig vil vide at varelage deres egne Interesser. I øvrigt er Markedet uforandret. Danmark har vedvarende meget faa Laster til Rater, som ikke lønner Transport; Tyskland og Sydsverig frembyder kun meget enkelte Ladninger, ligesom Rusland ogsaa er uden nogen Bedring. Vestsverig, særlig Sundhavnene, har været og er stille paa Grund af Lockouten, men denne ventes hævet i Lobet af Ugen. Østnorge tilbyder kun meget faa Laster til vedvarende lave Rater. Returlaster Vest fra er fremme i større Antal end sidste Uge saavel af Kul som Foderstoffer, saa at en Bedring i Fragtraterne her tør forventes.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet:

122 RT Is Kristianfjord/Dieppe 10 Frcs., 125 Strd. D/B & Boards Sundsvall/Douglas 36/6, 200 Tons Oljekager Riga/Østengland 8/, 370 Tons Feldspath Narvik Dist./Petersborg 9/, 1.600 Fade Cement Aalborg/Helsingfors 80 Øre, 280 Tons Kul Dysart/Samsø £ 6,10, 200 Tons

Kul Grimshy/Bogense £ 7,5, 250 Tons Oljekager London/Danmark 6/6.

For de mindre Skibes Vedkommende ligger Fragtmarkedet stadig meget stille; af nordtyske Havne er det kun Königsberg og Danzig — begge slutter til 5 M. — som i Øjeblikket viser nogen Interesse og vedblivende kan opfange nogle Skibe. Fra de øvrige Pladser er der derimod saa godt som slet intet, og de faa Tilbud, der er fremme, er til ret elendige Rater, saaledes f. Eks. Wismar, som for Havre kun noterer 3½ à 4 M.

Sverig er ligeledes alt andet end livlig; Sydsverig er kendelig flovere og noterer kun til Hamburg 4 M., Colberg, Rügenwalde 3¼ à 3½ M., samt Bloksten Osears-hamm/Wismar 6 M.; de svenske Sundhavne har kun enkelte Lervareladninger til Flensborg 3 M.; Halmstad og Warberg noterer enkelte Laster til Elben, og Lysekil til Königsberg, Hamburg 4 M., Lübeck 3½ M. Hvad angaar Lockouten i Sverig er Stillingen desværre hidtil uforandret.

Provinserne slutter omtrent slet intet, ja endog fra Aalborg er det næsten umuligt at opdrive en Cementlast.

Kjøbenhavn, som ikke er meget bedre, sluttede et Par Skibe for Byg til Præsto 10 Øre.

Havarier og Forlis.

Martha, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, kom paa Grund ved Gjedser, er med Svitzers Assistance kommet flot og har fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet, Rouen, efter at det ved Dykerundersøgelse blev konstateret, at Skibets Skade kun var ringe.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsfører fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Posidon«. Levstræde 9. Telefon 1026.

Skibsbygning-materiale, Skibsbygningsartikler, Brouce-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staalrosser, Køjer, Styreapparater og Skibstelegater.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Petersborg 29.5. fra Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 4.6. til Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. hertil 30.5. fra Petersborg. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Troudhjem 6.6. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 1.6. fra Riga. — Antwerpen, Madsen, afg. Konstantinopel 5.6. til Rodosto. — Arno, Strubberg, pass. Quessant 31.5. for Marseille. — Aurora, Fischer, ank. hertil 4.6. fra Aarhus. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 3.6. fra Riga. — Beira, Lunge, ank. hertil 4.6. fra Middelhavet. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 29.5. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Gibraltar 5.6. hertil. — Christian IX, Holm, afg. Malmø 3.6. til London. — Dagmar, Bogvad, ank. Petersborg 1.6. herfra. — Douro, Søberg, ank. Petersborg 4.6. herfra. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 12.5. fra Newcastle. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 6.6. herfra. — Garonne, Kromann, afg. Aberdeen 2.6. til Bordeaux. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 5.6. til New York. — Hengest, Munch, ank. hertil 6.6. fra Königsberg. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genoa 1.6. fra Swansen. — Jolantha, Simonsen, afg. Grimshy 4.6. hertil. — Kasan, Hansen, afg. Libau 4.6. til Riga. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 1.6. hertil. — Kursk, Gommesen, afg. Riga 5.6. til Antwerpen. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 2.6. fra Libau. — Loire, Craignou, afg. Petersborg 2.6. til Norkøping. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 3.6. til Newcastle. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 2.6. fra Lissabon. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Libau 5.6. herfra. — Moskø, Jønsen, afg. Havre 5.6. til Dunkerque. —

Nicolai II, Clauson Knas, ank. Antwerpen 31.5. herfra. -- Nordjylland, Kragh, afg. herfra 4./6. til Reval. -- O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 27.5. herfra. -- Omsk, Harder, ank. Libau 6./6. fra Windau. -- Osear II, Hempel, afg. Kristiansund 6./6. til Kristiania. -- Pennsylvania, Gotsche, afg. Newcastle 1./6. til Boston. -- Perm, Christensen, pass. Brunshüttel 5./6. for London. -- Pregel, Iversen, ank. Dunkerque 3./6. fra Riga. -- Ribberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 7./6. fra Riga. -- Saga, Wiberg, ank. Riga 4./6. fra Antwerpen. -- Saxo, Larsen, ank. Antwerpen 3./6. fra Libau. -- Texas, Lissner, ank. Jacksonville 1./6. fra Filadelfia. -- Tiber, Beck, afg. Riga 5./6. til Dunkerque. -- Tyr, Thaning, ank. hertil 6./6. fra Windau. -- United States, Wulff, ank. New York 3./6. fra Kristiansund.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Funchal 30./5. til Aalborg. -- Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Halifax 24./5. til Swansea. -- Generalkonsul Pallesen, Christensen, afg. Chatham 31./5. til Preston. -- Wladimir Reitz, Olsen, ank. Piræus 30./5. -- Helmer Mørch, Thorsø, ank. Cork 25./5. -- Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 27./5. -- Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 31./5. -- Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 1./6. -- Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 26./5. -- Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 3./6. til Dunkerque. -- Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 26./5. -- Nawa, Dahl, pass. Gibraltar 3./8. for Aarhus.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Spjutsund 4./6. til Rouen. -- Nanev, Th. Nielsen, ank. Sundsvall 4./6. -- Nautik, N. Nielsen, ank. Kotka 3./6. -- Nordsoen, Gram, ank. Aalborg 4./6. -- Nexos, Basse, pass. Gibraltar 2./6. til London. -- Ellen, Hansen, ank. Pernau 4./6. -- Fylla, Lauritsen, ank. Königsberg 4./6. -- Napoli, Brinch, ank. Middelfart 2./6. -- Bodil, Uldall, afg. Methil 5./6. til Eshjerg. -- Dagmar, Mathiasen, ank. Teignmouth 3./6. -- Alfa, Sørensen, ank. Boness 4./6. -- Karla, K. M. Nielsen, afg. Goole 5./6. til Kjøbenhavn. -- Laura, Petersen, afg. Råsø 4./6. til Ghent. -- Hebe, Gregersen, afg. Kjøbenhavn 3./6. til Reval. -- Inger, Larsen, ank. Riga 3./6. -- Johanne, Mikkelson, afg. Tunis 1./6. til Swansea.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. London 4./6. -- Flynderborg, Andersen, ank. Calais 4./6. -- Fredensborg, Fischer, ank. Burntisland 3./6. -- Rosenborg, Svendsen, afg. W. Hartlepool 5./6. til Kjøbenhavn. -- Skanderborg, Jensen, afg. Kristinestad 6./6. til Newport. -- Stegelborg, Lund, ank. Petersborg 31./5. -- Stjerneborg, Lund, ank. Ghent 4./6. -- Uranienborg, Schmidt, ank. Rotterdam 4./6.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Orbeck, ank. Riga 26./5. -- Klampenborg, Winther, afg. Petersborg 4./5. til Rotterdam. -- Silkeborg, Pedersen, afg. Hull 3./6. til Kronstadt. -- Skodsborg, Agerlin, afg. Lübeck 3./6. til Kristinestad. -- Tuborg, Schmidt, afg. Methil 2./6. til Kronstadt. -- Ulfsborg, Møllerup, ank. Kjøbenhavn 6./6. -- Vordingborg, Palsho, afg. Pernau 26./5.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 3./6. til Ripola. -- Kallundborg, Nielsen, ank. Lovisa 5./6. -- Taaruborg, Matzen, ank. Sunderland 5./6.

Skakkeborg. Skakkeborg, Jørgensen, ank. Cardiff 3./6.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Calais 3./6.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Ghent 4./6. -- Peter Mærsk, Borgesen, afg. Hull 3./6. til Kronstadt.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Narva 5./6. til Ternøen.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Berg, afg. Kjøbenhavn 5./6. til Norre Sundby. -- Siam, Cortsen, afg. Singapore 4./6. til Hongkong. -- Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 4./6. til Marseille. -- Cathay, Kruse, afg. Kjøbenhavn 4./6. til Petersborg. -- Pangan, Knudsen, afg. Antwerpen 22./5. til Port Said. -- Bintang, Gabe, ank. Bangkok 3./6. -- Samui, Licht, afg. Sabang 24./5. til Port Said. -- Chumpon, Hansen-Rann, ank. London 2./6. -- Bandon, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 7./5. -- Sibiriens, Rambusch, afg. Beira 21./5. til Bombay. -- Cambodia, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, ank. Paramaribo 3./6. -- St. Thomas, Hansen, afg. Portland 4./6. til St. Thomas. -- St. Jan, Ingemann, ank. London 31./5.

Torm. Sara, Jensen, ank. Neufahrwasser 31./5. -- Helene, Sørensen, ank. Rotterdam 28./5. -- Agnete, Petersen, ank. Libau 30./5. -- Hermia, Hansen, afg. Hull 3./6. -- Alice, Schulz, ank. Kjøbenhavn 1./6.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Grimsby 1./6. -- Fulton, Jørgensen, afg. Genoa 2./6. til Livorno. -- Newton, Andersen, afg. Livorno 1./6. til Oran. -- Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16./5. -- Nivingson, Svendsen, ank. Newcastle 26./5.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, ank. Reval 31./5. -- Otto Rud, Hauch, ank. Ghent 31./5. -- Ove Gjedde, Jans, ank. Trångsund 29./5.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Petersborg 5./6. til Antwerpen. -- Alexy, Lorentzen, ank. Helsingør 24./5. -- Dagny, Sørensen, ank. Rotterdam 1./6. -- Mary, Clausen, pass. Gibraltar 28./5. for Hargshamn.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Archangel 4./6. -- Helga, Vnaben-Hansen, ank. Archangel 29./5. -- Martha, Christensen, afg. Sundsvall 28./5. -- Elna, Ratie, ank. Archangel 5./6. -- Therese, Pedersen, afg. Horsens 5./6. -- Simone, Møller, ank. Umba 4./6. -- Jeanne, Løffler, ank. Umeå 7./6. -- Vera, Riso, ank. Libau 4./6. -- Daisv, Lagesen, afg. Rouen 5./6.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Archangel 2./6. -- I. N. Madvig, Hahn, afg. Riga 3./6. til London. -- Hamlet, Jørgensen, afg. Sunderland 5./6. til Kjøbenhavn. -- Helge, Olsen, ank. Bremen 5./6. -- Rolf, Reese, ank. Newcastle 31./5. -- Niels R. Finsen, Olsen, ank. Petersborg 25./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rouen 3./6. -- London, Bom, ank. Rotterdam 3./6. -- Paris, Tholander, ank. Antwerpen 23./5. -- Bryssel, Kaas, ank. Dakar 1./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Marseille 4./6. -- Wien, Boeck-Hansen, afg. Cardiff 29./5. til Kronstadt. -- Roma, v. Thun, afg. Bremen 4./6. til Cardiff.

Svendsen & Christensen. N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Hull 6./6. -- N. G. Petersen, Bluch, afg. London 6./6. -- I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Limhamn 6./6. -- Ajax, Brøsen, ank. Åbo 4./6. -- H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Kiel 4./6. -- Hans Tavsøn, Klæborg, pass. Kjøbenhavn 4./6. nordø. -- Peter Willemoes, Møller, ank. Skefteå 4./6. -- St. St. Blicher, Christensen, pass. Kjøbenhavn 6./6. nordø. -- Lars Kruse, Mathiesen, ank. Gamle Karleby 2./6. -- E. M. Dalgås, Møller, afg. London 5./6.

Frøen. Asta, Bagger, ank. Petersborg 5./6. -- Frøya, Nielsen, ank. Petersborg 6./6. -- Vera, Thing, afg. Burntisland 1./6. til Königsberg.

Sejlskibe.

Svendborg. Fortuna, Christiansen, ank. Petersborg 26./5. -- Leif, Andersen, ank. St. Johns 26./5. -- Primula, Carlsen, ank. Plafcutia 26./5. -- G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Lissabon 26./5. -- Vesta, Poulsen, ank. Granemouth 27./5. -- Magnet, Gompesen, ank. Triouere 27./5. -- Christian, Jørgensen, ank. Wiborg 28./5. -- Garibaldi, Jørgensen, ank. Helsingør 30./5. -- Casper, Hansen, ank. Longeshire 1./6. -- Niels, Larsen, ank. Drøbak 1./6. -- Rossing, Larsen, ank. Gustavsborg 30./5. -- Frejr, Jensen, ank. Fowey 31./5. -- Jens Nielsen, Nielsen, ank. Kristinestad 31./5. -- Ivar Huitfeldt, Henriksen, ank. Aalborg 1./6. -- Jason, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 1./6. -- Aktiv, Mouritzen, ank. Stettin 31./5. -- I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Wasa 31./5. -- J. Lotz, Hansen, ank. Ekenes 31./5. -- Jørgen Ring, Fisker, ank. Umeå 28./5. -- Peter, Jørgensen, ank. Königsberg 28./5. -- Maaren, Jensen, ank. St. Johns 28./5. -- Mine, Nielsen, ank. Gelle 31./5. -- Ludvig, Larsen, ank. Fowey 31./5. -- Britannia, Rasmussen, ank. Umeå 1./6. -- Guldberg, Jørgensen, ank. Moss 1./6. -- Ruth, Fallentin, ank. Tønsberg 31./5. -- Mercur, Lund, ank. Trondhjem 31./5. -- Yrsa, Sørensen, ank. Umeå 2./6. -- Ester, Petersen, ank. Lysekil 1./6. -- Lindhardt, Madsen, ank. Borgståken 2./6. -- Rota, Rasmussen, ank. Hull 1./6. -- Asta, Bom, ank. Ystad 2./6. -- Flora, Sørensen, ank. Isafjord 1./5. -- Norden, Andreasen, ank. Sikeå 2./6.

Æro. Ami, Christensen, ank. Vejle 2./6. -- Industri, Ruuhauge, ank. Cadix 1./6. -- Danmark, Bager, ank. Petersborg 1./6. -- Hebe, Clausen, ank. Riga 2./6. -- Elise, Petersen, ank. Swinemünde 2./6. -- Cathinka, Ohlsen, ank. Libau 2./6. -- Arge, Christensen, ank. Stokkesøvi 2./6. -- Gloria, Fahleius, ank. Libau 2./6. -- Th. Lohse, Boye, ank. Aberdeen 2./6. -- Ludvig Braamsen, ank. Montevideo 2./6. -- C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 3./6. -- Valborg, Johansen, ank. Tranchebjerg 3./6. -- Mariane, Andersen, ank. Norby (Samsø) 3./6. -- Johanne, Østermann, ank. Koldhykaas 3./6. -- Likkø, Petersen, ank. Dvsart 3./6. -- Marie, Petersen, ank. Pilday 3./6. -- Pampa, Svendsen, ank. Lysekil 4./6. -- Lauritz, Følmer, ank. Stettin 4./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 8. Juni 1909. -- Turbine og Stempelmaskiner. -- Fragtuarkedet. -- Havarier og Forlis. -- Skibsafterretninger.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varer af tilvirkedes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasse Kod anvendes

Forlang Prøvlister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 466 & 500.

Skibs-

Provierteringshandlere.

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.

Dräger. 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 8.

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



faas hos de fleste af Landets

Skibs- og Provianteringshandlere

Jacob Holm,

Rønné, ved Kirken, anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin Skibsproviantering.



Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe, Nyhavn 31.

Skriv efter Prover og Priser.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: "HOPPE"

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: "Hansen"

Cronstadt
Tigr.: "Hansen"

Norrlands Stufvareförbund

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler
AALBORG.

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

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

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

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.

Underseg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, dissesendes altid fril.

F. N. Halmøe,
Telefon 229.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28762
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

(forhen Martin Nissøn)
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Løge H. C. Løhd.

Hud- og Kønssygdomme,

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

C. HANSEN,

BJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,646.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dräger.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparation af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værktøjet 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.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale Kompasser komplet, sidste Model.

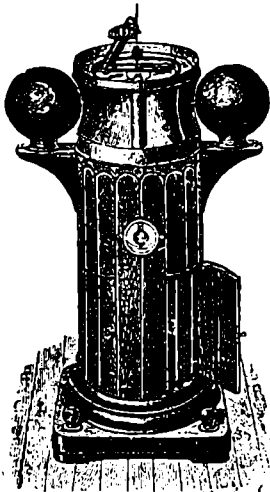
Kompasser af eget fabrikat komplet efter Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser Motorfartøjskompasser Baadskompasser m. m.

E. S. Atchle & Sons originale Spritkompasser o. a.

Reparationer udføres.

Devlutionsundersøgelser af Komp. om Bord i Jærn- og Dampsk. samt Motorfart. udf.



Amallegade 30.

Loddemaskiner af forskellige Modeller.

Azimet- og Pejlinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale

Lodde- og Loggemaskiner, Harpoon A I og Cherub Mark II, Neptun Log.

Sekatanter og Oktanter

Barometre enk. og dobb. Kikkertør m. m.

Reparationer udføres.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997



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.

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.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrabamsens Eftf., 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 Provianteringshandlerne.

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.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 9524.

„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, 10-9, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider ————— 20 ———
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 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: V. KROGH.

Bladets Kontor St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Fredag den 11. Juni 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
 Enceforhandler af
 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prislste.



Taifuntrosser
 (opt. Tyskl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)
 bestaaende af massive Staal-
 kabler omspundet med tjæret
 Hamp, er bedre, varigere, stær-
 kere, betydelig lettere og billig-
 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
 Enceforhandling for Danmark.
 Telefon 443. Amaliegade 41. Kjøbenhavn K.



Adr.: St. Annæ Plads 16 Jærn-, Staal- og Trækisbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Compositioner til Jærn-, Staal- og Trækisbunde	A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5801
---	--	--	---	------------------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
 Piiial: Ny Kalkbrønderihavn. 8.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
 og
Narva (Hungerburg)
 (Rusland)
 Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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. —

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

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

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, Amaliegade.
PNEUMATIC PLANT Accommodation for 15 Steamers
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY 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.

Herrar Redare och Kaptener!

Lossningar och lastningar inom **Hernösands distrikt** utföres omsorgsfullt och **ferm expedition** garanteras till betydligt **ned-satta priser**. Har en större fast anställd arbetarhär af fria och goda arbetare ej tillhörande nogen socialistförening.

Uppgörelse med

Stufvaren Karl A. Sjödin

f. d. Ohlsson Sjödin & Co.

Postadress: Telegramadress:
Sprängsviken Sweden, Sjödin Kramfors.
Rikstelefon 7 Fråne vaxel.

Plads søges.

En Plads som Skipper søges af en Mand midt i 40-erne paa et mindre Fartøj eller Bugserbaad. Er godt kendt med Bugserfart og har været Skipper de sidste 5 Aar paa en saadan. Billet, mrk.: „293 F“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

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 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.

Helge Stabell,

Skibsingeniør.

Konsulent i

Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.
Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.

København. C. Telf. H. 1728.

Da den d. 18. Maj afholdte overordentlige Generalforsamling i

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

ikke var beslutningsdygtig med Hensyn til Dagsordenens Punkt 1, afholdes i Henhold til Lovenes § 5 en ny overordentlig Generalforsamling Torsdag den 1. Juli d. A. Kl. 1 Eftm. paa Hotel Phønix med saalydende

Dagsorden:

1. Forslag fra Bestyrelsen — i Henhold til Lovenes § 12 angaaende Revision af disse efter 3 Aars Forløb — om Forandringer i Lovene.
2. Forslag fra Bestyrelsen om Henlæggelse af Dampskibsfdelingens Overskud fra 1908 til det Reservefond, der foreslaas oprettet ved fornævnte Lovændringer.
3. Meddelelse af Bemyndigelse til Bestyrelsen til at foretage de Ændringer og Tilføjelser til de vedtagne Lovforandringer, som Indenrigsministeriet eventuelt maatte forlange.

Afgørelse af de ovennævnte Forslag sker paa denne Generalforsamling ved simpel Stemmemehrhed i Følge Lovenes § 5.

Stemmesedler til Generalforsamlingen udleveres paa denne. Bestyrelsens Forslag til Lovændringer henligger til Eftersyn paa Foreningens Kontor, Sct. Annæ Plads Nr. 26.

Kjøbenhavn, den 25. Maj 1909.

Bestyrelsen.

De private Assurandører lim.

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.

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 Røtter og Uøej og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skodøre, — „Hansa“ Lossøjul

„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Koføed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

S. Sørensen & Søn

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

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Råmaterialier, og kuo i. Klases Kød anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

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

Kjøbenhavn, d. 11. Juni 1909.

Udvidelse af Havneanlægene ved Kurrachee. Udvidelsesplanerne for Havne- og Kajanlægene ved Kurrachee synes at anlage mere bestemte Former. Købet af de dertil nødvendige Byggearealer er allerede indledet fra Havnebestyrelsens Side, fortæller »Hamb. Corr.«. Kajanlæget, der hidtil kun har afgivet Plads til 12 Skibe, skal forlænges saa meget, at der mindst bliver Længde for 15 Skibe, hvad der menes at ville koste $4\frac{1}{2}$ Mill. Rupier; endvidere skal der paa Kanalens Vestbred bygges en Mole, der mindst skal afgive Kajplads for 10 Skibe, hvortil Udgiften er beregnet til $14\frac{1}{2}$ Mill. Rupier. Købet af det hertil nødvendige Terrain, c. 60 Hektar, andrager 500,000 Rupier. Yderligere har man paatænkt Opførelsen af store Skure med Jernbaneanlæg, Bygning af nogle Tjenestefartøjer for Told- og Havneembedsmænd, samt en Flydekran.

Man har ogsaa til Hensigt at forbedre Fyrvæsnets; blandt andet skal der opføres et nyt Fyrtaarn paa Mannora Point med en Lysstyrke af en Million Normallys, dette Anlæg vil koste c. 120,000 Rupier.

De store finansielle Ofre, som saaledes bliver bragt for at forøge Trafikken, vil sikkert betale sig godt, naar det erindres, at Kurrachees Handelsomsætning er vokset fra 90 til 390 Mill. Rupier i Løbet af 20 Aar. Ganske særlig kan det ventes, at Gennemførelsen af ny Overrissingsanlæg vil bidrage til at Kurrachees Kornudførsel yderligere vil stige, da Byen, paa Grund af sin særdeles gunstige, geografiske Beliggenhed, allerede nu indtager en dominerende Stilling mellem de indiske Kornhavne.

Vi har modtaget følgende:

Formanden i Skibsførerforeningen af 1874.

Hvis ovennævnte Forenings Formand, Kaptajn H. V. Bang, blot havde holdt sig til Foreningens saakaldte Medlemsblad »Navigatøren«, skulde jeg ikke have taget nogen Noti af hans Udtalelser, men da han i Stedet for har valgt at udtale sig gennem nærværende Blad, der er beregnet paa Offentligheden og ikke paa Skibsførere alene, skal jeg selvfølgelig svare ham.

Kapt. B.s Udtalelser, der findes i dette Blads Nr. 41, d. A. er, for at bruge det mildeste Udtryk, en saadan Blanding af Sandhed med Modifikation, Selvgodhed og Naivitet, at man skal lede længe efter noget lignende.

Enhver der ikke kender nærmere til Sagen, maa i Følge disse Udtalelser faa det Indtryk, at selv om Skibsførerforeningen ikke har startet Skoleskibet for Befalingsmænd, saa har den dog haft en væsentlig Andel i dets Tilblivelse, medens Faktum er, at Foreningen kun, i Lighed med forskellige andre Foreninger og Institutioner, har anbefalet Foretagendet, hvorimod hverken den eller, saavidt mig bekendt, dens Bestyrelse eller Medlemmer, har tegnet sig for en eneste Aktie, og derfor staa fuldstændig uden Indflydelse paa Foretagendets Ledelse. Derimod har Bestyrelsen senere, og paa en mindre fin Maade, gjort alt muligt for at vælte det Foretagende, som de selv havde anbefalet, men i saa Henseende gjort fuldstændig Fiasko.

Kapt. B. udtaler desuden, at det var Standen eller Foreningen, der var Aarsag i, at undertegnede i sin Tid blev indsat i Skoleskibets Bestyrelse. Dette er fuldstændig grebet ud af Luften. Skoleskibet har hverken ved den Lejlighed eller senere anmodet om Raad fra Skibsførerforeningens Bestyrelse.

Naar jeg ligeoverfor Kapt. B.s Udtalelser har brugt Udtrykket: Sandhed med Modifikation, saa er det fordi han, som tidligere Bestyrelsesmedlem og nuværende Formand, har haft fri Adgang til Foreningens Forhandlings-

protokol og Arkiv og derfor kunde have vidst bedre Besked.

Foreningens Æresmedlemmer kan, i Følge Kapt. B.s Opfattelse, dels tildeles »alvorlig Bebrejdelse«, dels »skarp Irettesættelse« — ja det staa der virkelig — og d'Hrr. Æresmedlemmer, der sidder i Skoleskibets Bestyrelse; véd da, hvad de har at vente, naar der foreligger vigtige Spørgsmaal til Afgørelse, og de da ikke »skriftlig eller mundtlig« meddeler Foreningens Bestyrelse de »moliverede Grunde« for deres Afstemning. Justits maa der være, siger Kapt. B., og da der dog vel maa være nogen Forskel mellem Æresmedlemmer og Medlemmer, saa tør man vel antage, at disse sidste efter at have modtaget en »skarp Irettesættelse« endnu skal takke for naadig Straf. Alt efter socialdemokratisk Recept; men De maa være mere naiv end jeg ansaa Dem for, Kapt. B., hvis De tror at kunne føre en saadan Justits igennem blandt Skibsførere.

Da »Den alm. danske Skibsførerforening« blev stiftet i 1874, havde den, som saa mange andre ny Foreninger, en Del Vanskeligheder at kæmpe med i Begyndelsen; men under Ledelsen af de vekslende Bestyrelser, der havde Sæde i den til 1909, — for hvem Principet havde været, dels Samarbejde med den gamle og ansete Skipperforening, dels Vedligeholdelsen af et godt Forhold til Redere og Autoriteter, — er der dog ingen Tvivl om, at Foreningen paa dette Tidspunkt havde arbejdet sig frem til at være en vel anset Forening.

I Løbet af den korte Tid, hvor Kapt. B. har været Skibsførerforeningens Formand, er det imidlertid lykkedes ham ved sine paa sidste Generalforsamling foreslaaede Resolutioner, dels at bringe Splid ind blandt Skibsførerstanden, dels ved sin, i flere Blade refererede, famøse Resolution mod Ministeren for Handel og Søfart, delvis at sætte Foreningens Anseelse over Styr. Da nu en saadan malplaceret Optræden af Formanden i Skibsførerforeningen ikke alene rammer dennes Medlemmer, men samtidig rammer hele Skibsførerstanden, tror jeg det vilde være det heldigste for Standen, om Kapt. B. hurtigst trak sig tilbage til Privatlivets Fred, selv om det skulde gaa ud over Justitsen.

Jacob Holm.
Skibskaptajn.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

Det anbefales ærede Kolleger, der besejler We-scren, at betinge sig, naar de afslutter Akkord om Bugsering for ind- og udgaende, at vedkommende Bugsererselskab stiller en Baad til Skibets Disposition med en vis Tidsfrist. Jeg havde ikke betinget mig en saadan Tidsfrist, da jeg var der i Maj Maaned i Aar og maatte derfor engagere et andet Selskab til Udbugseringen, hvilket naturligvis medførte en forøget Udgift. Det Selskabs Baade, jeg her hentyder til, har Skorstensmærke sort med rødt og hvidt Bælte. Selskabet viste sig upaalideligt og Rederen af samme var tillige, for at bruge et mildt Udtryk, meget uhøflig. Man skulde dog synes, at en Dags Varsel skulde være tilstrækkeligt for at opfylde en indgaaet Forpligtelse af ovennævnte Art.

G. Wilde.

Skonnert »Martin« af Thurø.

Dokanlæg i England. London, 7. Juni. (Ritz. Bur.) »Daily Telegraph« meddeler, at Marineministeriet har besluttet Oprettelsen af et Anlæg til Reparation af Skibe ved Tynemouths Munding. Ministeriet vil hjælpe et Privatfirma med at anlægge en stor Dok i Jarrow on

Tyne og tildele det tilstrækkelige Ordre til, at det stadig kan beskæftige sine Arbejdere.

Den norske Lastelinie. Lasteliniekomiteén er nu færdig med sit Arbejde, og der skal nu i Følge Stortingets Beslutning indledes nærmere Forhandlinger med England om Godkendelse af de norske Regler, skriver »Norg. Sjøft.»

Disse Forhandlinger skal naturligvis tilendebringes gennem Diplomatiets, men først skal der foregaa faglige Konferencer mellem norske Sagkyndige og Board of Trade.

Lignende Forhandlinger skal derefter føres med Frankrig, hvor strænge Lastelinie-regler ogsaa snart skal træde i Kraft.

Skibsfarten paa Luleå. Udenrigsministeriet meddeler: Konsulatet i Stockholm indberetter, at Skibsfarten paa Luleå er aabnet den 2. ds.

Udenrigsministeriet meddeler:

I Følge Beretning fra det danske Konsulat i Archangelsk har det derværende Toldvæsen udstedt en Bekendtgørelse, hvorefter den første Toldundersøgelse af Skibe, der kommer fra Udlandet, saavel som den sidste for Afsejlingen, i Løbet af indeværende Aar paany vil finde Sted ved Tschisowka, og ikke som forrige Aar ved Modjuga.

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.

Højesteretsdomme.

Spørgsmaal om uberettiget Lodsning.

I 1904 solgte et tysk Rederi fire Dampskibe til Rusland, og disse Skibe blev fra Hamburg eller Bremen dirigeret Nord om Skagen, de tre til Libau og ét til og fra Kiel. Paa disse Rejser blev Skibene beljent af Lods Hansen fra Helsingør i Følge Rederiets Ønske, baade for ikke at sinke Sejlsadsen ved at skifte Lods og for at naa frem med saa lidt Opsigt som muligt. Ved disse Lodsninger, der foregik gennem den saakaldte Østre Rende i Store-Bælt, mente Nyborg Lodseri, at der var sket et Indgreb i den det tilkommende Ret til at lodse Skibe gennem Store-Bælt, der efter dets Opfattelse omfattede Lodsning baade Syd eller Nord efter Vest eller Øst om Sprogø.

Marineministeriet var enigt med Nyborg Lodseri i dets Opfattelse, men fandt det rettest, at Spørgsmaalet blev afgjort af Domstolene, og Nyborg Lodseri anlagde derpaa Sag imod Helsingør Lodseri til Betaling for de oppebaarne Lodspenge, der udgjorde ialt 2,310 Kr.

Medens Helsingør Lodseri blev frifunden ved Helsingør Søret, blev det ved Landsover- samt Hof- og Stadsretten dømt til at betale Beløbet, idet Dommen udtalte, at Nyborg Lodseri i Følge Reglement af 13de Februar 1834 fandtes at have været eneberettiget til at foretage Lodsningen, og Eneretten ikke var ophævet ved Lodsloven af 13de Juni 1879.

Ved Højesterets Dom blev Overrettens Dom stadfæstet i Henhold til dens Grunde med en Tilføjelse om, at Dommens Resultat yderligere bestyrkes ved Bestemmelsen i Loven om Lods væsnet af 13de Juni 1879 § 17.

Umiddelbart efter at Højesteret havde afsagt Dom i Sagen mellem Helsingør Lodseri og Nyborg Lodseri, paabegyndtes Proceduren i en lignende Sag mellem Frederikshavn Lodseri og Helsingør Lodseri, der ligeledes havde sin Oprindelse fra den Lodsning af fire tyske Dampere, som Lods Hansen fra Helsingør havde foretaget i 1904. Frederikshavn-Lodserne mente, at Lodsningen, forsaaavidt angik Strækningen fra Skagen til Knudshoved, havde været et Indgreb i den dem tilkommende Ret til at lodse Skibe gennem Kattegat til Sundet eller Bælterne, og paastod sig refunderet 2,058 Kr., som udgjorde den lakstmæssige Betaling for Lodsningerne. Der var den Forskel paa denne Sag og den foregaaende, at Lodsningen gennem Kattegat for Størstedelen var foregaaet udenfor dansk Soterritorium.

Baade ved Helsingør Søret og ved Landsover- samt Hof- og Stadsretten blev Helsingør Lodseri frifundet, idet Overretten udtalte, at Frederikshavn Lodseri ikke fandtes at have godtgjort Eneret til de paagældende Lodsninger.

Ved Højesterets Dom blev Helsingør Lodseri derimod dømt til at betale Beløbet. Det hedder i Præmisserne:

Efter det for Frederikshavn Lodseri gældende specielle Reglement af 13de Februar 1834 § 8 med Tillæg af 9de September 1847, sammenholdt med Lov om Lods væsnet af 13de Juni 1879 § 17, maa det antages, at det har paahvilet det at foretage de omhandlede Lodsninger, og at Lodseriet som Følge heraf har haft en Ret hertil, medens der ikke foreligger nogen Hjemmel for Helsingør Lodseri til disse Lodsninger. Herefter og idet det maa blive uden Betydning, at Lodsningen for en Del er sket udenfor dansk Soterritorium, har Helsingør Lodseri været uberettiget til at foretage de omhandlede Lodsninger og maa derfor være pligtig at betale Frederikshavn Lodseri de for Lodsningerne oppebaarne Beløb med Renter.

(Berl. Tid.)

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ^{129/1908}, afsagt den 17de Marts 1909. A./S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug.

Den 15. Oktober 1908, Kl. c. 2 om Morgenen grundstødte i taaget men stille Vejr Fiskekulteren »Horns Rev« af Esbjerg, paa Vestsiden af Nord Vest Revet ved Anholt.

Anholt Bjergelav, der staar i Forbindelse med Svitserz Bjergningsentreprise, gik — c. 40 Mand i Tallet — i en 8 Hestekrafts Motorbaad og et Par andre Baade ud til Strandingsstedet, og Forbjergeren sluttede paa Entreprensens Vegne Bjergningskontrakt med Skibets Fører. Man gjorde derefter Forsøg paa ved et Varp at bringe Kutteren flot, idet man samtidig fra Motorbaaden krængede Kutteren over. Arbejdet var forgæves; der blev saa, efter derom fremsat Ønske fra Assurandørernes Agent, telegraferet til Entreprisen om at sende en Damper. Motorbaaden forsøgte en kort Tid midt paa Dagen ved Slæbning at bringe Skibet flot. Den lagde sig tæt ved Kutteren, for at dens Skruvand mulig kunde mudre Grunden noget bort, men opgav snart Arbejdet, da Vandet stadig faldt. Om Aftenen, da Vandet atter begyndte at stige, genoploges Forsøget, og Kutteren synes at være slæbt et Par Alen, men stød derpaa aller fast. Imidlertid var Damperen »Dania« af Lynæs, der tilhører »Kjøbenhavns Fiskeforsyning«, kommen til Anholt og havde dér faaet Nys om Grundstødningen. Den fik et Par Mand fra Anholt om Bord og gik saa ud for at opsøge den strandede Kutter, som den i det laagede Vejr først fandt Kl. c. 9½ om Aftenen. Kutterens Fører, som ønskede at komme flot, saa hurtig som muligt, modtog »Dania«s Tilbud om Assistance, men udtalte noget om, at Bjergelønnen var ham uvedkommende. Fra »Dania« fortes da en Saaltrosse om Bord i »Horns Rev«, hvor den fastgjordes til Masten, men da »Dania« halede til, sprang Trossen. Den af Svitserz Bjergningsentreprise udsendte Damper »Bien« var imidlertid kommen til Stede. »Dania«s Fører vilde nu føre sin Trosse om Bord igen, men »Bien«s Fører forhindrede dette, idet han i Henhold til den afsluttede Kontrakt gjorde Fordring paa at fuldføre Bjergningsarbejdet. »Bien« anbragte nu sin Slæber om Bord i Kutteren, der straks, da »Bien« begyndte at røre sin Skru, kom flot. Nogle Vidner er af den Mening, at den kom flot, endnu inden »Bien« havde faaet sin Slæber halet fuldstændig tot. Næste Dag gik Skibene i Havn ved Anholt. Efterat det ved en af »Bien«s Dykkere foretagen Dykkerundersøgelse var konstateret, at »Horns Rev« var ubeskadiget, gik »Bien« tilbage til Helsingør.

Citanterne, A./S. Em. Z. Svitserz Bjergningsentreprise, har indbragt Sagen her for Retten, hvor de har paastaat sig tilkendt Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger, til hvilken Paastand de Indstævnte har sluttet sig. Under Sagen er med begge Parters Samtykke Rederiet for Damperen »Dania« indtraadt som Intervenient og paastaar sig tilkendt Andel i Bjergelønnen med Renter og Sagens Omkostninger. Det indstævnte Selskab paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har gjort gældende, at der ikke i nærværende Tilfælde foreligger nogen Bjergning, men at Skibet er kommen flot af sig selv, og saavel Indstævnte som Citanterne gør gældende, at »Dania«s Virksomhed i hvert Fald har været uden Betydning for Resultatet. Retten kan imidlertid ikke være enig i disse Betragtninger. Ganske vist synes Bjergningen at være lettet ved det indtraadte Højvande, men man tør ikke derfor gaa ud fra, at »Horns Rev« vilde være kommen flot uden den ydede Hjælp, og man tør heller ikke forudsætte, at den af »Dania« givne Haandsrækning har været uden al Betydning. De Indstævnte maa saaledes udrede en passende Bjergeløn, og heraf maa »Dania« have Krav paa en vis Andel, der ikke blot dækker dens positive Udgifter (Tab af Trossen, Tidstab m. m.), som er opgjort til 250 Kr., men ogsaa indeholder en Belønning for dens Medvirken.

Vejrforholdene var gunstige under Bjergningen, men Kutterens Stilling maa desuagtet betragtes som overordentlig udsat, forsaavidt som indtrædende ugunstige Vejrforhold vilde have kunnet været skæbnesvangre for den.

Efter samtlige saaledes foreliggende Omstændigheder, herunder ogsaa Værdien af det bjergede, der er anslaaet

til c. 15,000 Kr., findes en samlet Bjergeløn af Kr. 1,500 at kunne være passende, saaledes at »Dania«s Rederi faar Kr. 500 og Citanterne, A./S. Em. Z. Svitserz Bjergningsentreprise, paa egen og Bjergelavets Vegne 1,000 Kr., alt med Renter. Sagens Omkostninger hæves som indbefattet i det fornævnte Beløb.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har kun bragt meget faa og meget smaa Forandringer, saavel i de udgaaende som de hjemgaaende Markeder. Af de sidstnævnte ligger La Plata nærmest en Kende fløvere for store Dampere, men uforandret for »bandy« Tonnage. I Sortehavet har Rederne ogsaa tildele maattet give lidt efter, dog kan begge disse Markeder hurtigt rette sig, hvis der kommer lidt mere Bæger, hvilket ikke er udelukket, særlig for Sortehavets og omliggende Markeders Vedkommende, idet Eksportørerne synes at være mere villige til at skibe af deres Forraad, fordi gunstige Regnfald har forbedret Høstudsigterne noget. Sidst betalte Rater for store Baade er 6/6 Hamburg fra Novorossisk, 7/6 »any«, 8/ Hamburg fra Azow, 6/3 Rotterdam, 6/4½ Antwerpen fra Sulina, medens der for Salt fra Eupatoria til Libau eller Riga betales 9/6 (4,600 Tons Baad), alle for prompt. I Middelhavsfragterne er der ingen Forandringer, og det er næsten umuligt at faa en Baad hjem uden Underskud. Østen er temmelig uforandret, ligeledes Nordamerika, og ingen af disse to Markeder har vist nævneværdig Aktivitet. Heller ikke Østersømarkedet ligger stort anderledes end for en Uge siden. Fra St. Petersborg vil der muligvis blive mere Liv i Korneksporten i næste Maaned, og der indiceres 1/1½ Hvedebasis til London eller Rotterdam, men der er vist intet sluttet til denne Rate endnu. Kulfragterne er i det hele og store omtrent paa samme Niveau som forrige Uge. Om Strejken i Wales og Skotland foreligger der indtil nu intel positivt, men der regnes i adskillige Kredse med, at den vil komme til Udbrud, og bl. a. har den engelske Marine og Jernbanerne opkøbt betydelige Poster. Priserne paa Kul er højere og det er vanskeligt, særlig i Wales, at arrangere Lastetørn for prompte Dampere.

Fra Sø og Land.

Tyske Skibsbyggerier. I Løbet af de sidste ti Aar har Skibsbygningsindustrien i Tyskland udvist en mægtig Fremgang, fortæller »Berliner Tageblatt«, trods den Kendsgerning, at den Tonnage, der er blevet bygget paa udenlandske Værfter for tysk Regning, er forøget efter en endnu større Maalestok, end den Tonnage tyske Værfter har bygget for samme Regning. Medens Tonnagen af de Skibe, som blev bygget paa tyske Værfter i 1907, udgjorde 175,097 Tons, forøgedes den i 1908 til 263,036 Tons. I 1908 blev 184 Skibe med 92,947 Tons bygget paa udenlandske Værfter for tysk Regning, sammenlignet med 119 Skibe med 122,845 Tons i 1906 og kun 46 Skibe med 52,066 Tons i 1898. Der har været en betydelig Nedgang i Bygningen af større Skibe paa de tyske Værfter for fremmed Regning. Medens i 1896 57 fremmede Skibe med 33,756 Tons og i 1900 59 Skibe med 41,133 Tons blev bygget paa tyske Værfter, gik Tonnagen af saadanne Skibe i 1906 ned til 29,243 Tons og i 1908 til 16,707 Tons. At Skibenes Antal fra 1906 til 1908 forøgedes fra 98 til 146, er kun en daarlig Trost for den tyske Industri, naar man betragter den mindre Tonnage.

I 1908 blev ingen fremmede Krigsskibe bygget paa tyske Værfter, og da Erfaringen viser, at disse Skibe næsten altid bliver

helt udrustet i det Land, hvor de bliver bygget, ser det ud, som om den tyske Industri har mistet lige saa mange værdifulde Leve-
ringer af Maskiner som af Skibe.

Eftersøgning af en Skat paa Havbunden. Eftersøgningen af de i Bugten ved Vigo i sin Tid sunkne spanske Skatteskiibe er traadt ind i en ny Fase, skrives der til »Hamb. Corr.« fra London. Der er blevet dannet et stort Selskab, »The Sea Salvage Company«, der ved Hjælp af en elektrisk Undervands-
baad og et af Italienerne Pino opfundet Hydroskopt, allerede i inde-
værende Sommer vil paabegynde Eftersøgningen af den uhyre Skat paa Golfens Dybder.

Et Antal indflydelsesrige engelske Personer, hvoriblandt Admiralerne Fritz-Georg og Windham og Jarlen af Oxford, er Medlemmer af Selskabet. Værdien af Jo Skatte, som de spanske Skiibe, der i Slaget ved Vigo blev boret i Sænk af Englænderne og Hollænderne, havde om Bord, bliver anslaaet til mere end 480 Millioner Mark. Skiibene hjembragte tre Aars Udbytte af de spanske Kolonier i Vestindien, der paa den Tid indbragte Moderlandet c. 180 Millioner Mark om Aaret. Det lykkedes Spanierne at redde 40 Millioner Mark i Guld under Slaget. Der er allerede flere Gange tidligere gjort Forsøg paa at bjerpe den sunkne Skat, men paa Grund af de mangelfulde Hjælpe midler er der hidtil kun blevet optaget c. seks Millioner. Den halve Milliard hviler endnu paa Havbunden i Guld- og Solvbarrer, og dem gælder det nu, efter største Maalstok, organiserede Bjerpningsforsøg. I Spidsen for Foretagendet staar en Italiener, Dr. Carlo L. Iberti, der allerede i nærevis har studeret Forholdene ved den sunkne Skat i Vigo Bugten.

Vi har modtaget »Dansk Posttarif«, der i disse Dage er udsendt af Nordisk Forlagsbureau og faas overalt i Boghandelen til en Pris af 50 Øre.

Paa en i 5 Farver udført lille Vægttavle er samlet i let Over-
skuelighed de mest righoldige Oplysninger aagaaende Postforsendelser, altsaa baaede Breve, Pakker, Postanvisninger, Postoprævninger osv. saavel til Indland som Udland.

»Dansk Posttarif« er efter Forlydende revideret i Generaldirek-
toratet for Post- og Befordringsvæsen, og der er ikke Tvivl om, at den vil vinde Udbredelse overalt i vor Forretningsverden.

Havarier og Forlis.

Kronprinsesse Louise, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 5. ds. ved Udsejling fra Archangel med en Ladning Hvæde paa Grund. Skibet, der har Assistance, maa losse af Ladningen.

Nimrod, Galense af Paskallavik, kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Vejle til Geste med en Ladning Jern paa Grund lidt Nord for Sprøge og løb fuld af Vand. Bjerpningsdamperen »Ægir« har været flere Gange ved Strandingsstedet og tilbudt Assistance, men har intet kunnet udrette. Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. Petersborg 9./6. til Rotterdam. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 7./6. — Algarve, Borries, ank. hertil 30./5. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 9./6. Syd paa. — A. N. Han-
sen, Paaske, ank. hertil 1./6. — Antwerpen, Madsen, afg. Pera 5./6. til Rodosto. — Arno, Strubberg, ank. Cete 8./6. — Aurora, Fischer, ank. hertil 4./6. — Baron Stjornblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 3./6. — Beira, Lunge, afg. herfra 9./6. til Hull. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 29./5. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Gibraltar

5./6. hertil. — Christian IX, Holm, ank. London 6./6. — Dag-
mar, Bogvad, ank. Sundsvall 8./6. — Douro, Soberg, afg. Peters-
borg 7./6. til Stockholm. — Esbjerg, afg. herfra 8./6. til Danzig.
— Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 12./5. — Frøderik,
Thomsen, ank. Pillau 6./6. — Garonne, Kromann, ank. Bordenax
7./6. — Hølling Olav, Holst, afg. Kristianssand 5./6. til New
York. — Høngest, Munck, ank. hertil 6./6. — J. C. Jacobsen,
Petersen, afg. Genua 9./6. til Livorno. — Jolautha, Simonsen,
ank. hertil 7./6. — Kasan, Hansen, ank. Riga 5./6. — Koutu-
cky, Andresen, afg. Filadelfia 1./6. hertil. — Kursk, Gonnissen,
pass. Brunsbüttel 8./6. for Antwerpen. — Leopold II, Rasmus-
sen, ank. hertil 8./6. — Loire, Craignou, afg. Trångsund 7./6. til
Frederikshavn. — Louisiana, Ørsted, ank. Newcastle 7./6. —
Louise, Kruse, ank. Antwerpen 9./6. — L. P. Holmblad, Svane,
afg. Antwerpen 9./6. hertil. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Libau
5./6. herfra. — Moskov, Jousen, afg. Dunckerque 8./6. hertil. —
Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Havre 9./6. til Tunis. — Nord-
jylland, afg. Reval 8./6. til Petersborg. — O. B. Suhr,
Frisenette, ank. hertil 9./6. — Omsk, Hardor, ank. Libau 6./6. —
Oscar II, Hempel, ank. hertil 8./6. — Pennsylvania, Gøtse,
afg. Newcastle 1./6. til Boston. — Perm, Christensen, ank. London
7./6. — Prøgel, Iversen, ank. Havre 9./6. — Ribberhuus, Bon-
nellykke, afg. herfra 8./6. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Riga
4./6. — Saxo, Larsen, ank. Antwerpen 3./6. — Texas, Lissner,
ank. Jacksonville 1./6. — Tiber, Bech, pass. Brunsbüttel 8./6. for
Dunckerque. — Tyr, Thanning, afg. herfra 8./6. til Windau. —
United States, Wulf, ank. New York 3./6. — Viking,
Meyer, afg. Bergen 9./6. nordpaa.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, pass.
Beachyhead 8./6. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank.
Swansea 6./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg.
Chatham 31./5. til Preston. — Vladimir Reitz, Olson, afg.
Piræus 5./6. til Nicolajeff. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank.
Barry 8./6. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Peters-
borg 27./5. — Pawel Andrejoff, Tannobek, ank. Petersborg
31./5. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Llanelly 8./6. —
Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 5./6. til Ghent.
— Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 3./6. til Dunckerque. —
Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. London 5./6. til Peters-
borg. — Newa, Dahl, afg. Novorossisk 21./5. til Aarhus.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, passeret Hanstholm 8./6. til
Rouen. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Bollsta 7./6. — Nautik,
N. Nielsen, afg. Spjutsund 8./6. til Preston. — Nordsoen, Gram,
afg. Aalborg 8./6. til Kotka. — Ellen, Hansen, afg. Pernau 7./6. til
Dunckerque. — Fylla, Lauritsen, afg. Königsberg 8./6. til Cardiff.
— Cito, Jepsen, afg. Kotka 5./6. til London. — Napoli, Brinell,
afg. Odense 8./6. til Danzig. — Bodil, Uldall, ank. Esbjerg 7./6.
— Dagmar, Mathiasen, afg. Teignmouth 8./6. til South Shields. —
Norma, Schiff, afg. Riga 6./6. til Nantes. — Alfa, Sorensen, afg.
Boness 7./6. til Esbjerg. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Kjøbenhavn
8./6. — Laura, Petersen, passeret Helsingør 7./6. for Ghent. —
Høbe, Grøgersen, ank. Reval 6./6. — Johanne, Mikkelsen, passe-
ret Gibraltar 8./6. for Swansea.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rouen 3./6. — London,
Bom, ank. Rotterdam 3./6. — Paris, Tholander, afg. Antwerpen
4./6. til Kronstadt. — Bryssel, Knus, ank. Dakar 1./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Marseille 4./5. — Wien,
Boeck-Hausen, ank. Kronstadt 8./6. — Roma, v. Thun, ank. Car-
diff 8./6.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, ank. Antwerpen 1./6. —
Russia, Poulson, ank. Ghent 4./6. — Carl Hecksher, Starck,
afg. Kronstadt 8./6. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 27./5. —
Normannia, Erichsen, ank. Newcastle 1./6. — Enxinia, Lund,
afg. Rotterdam 27./5. — Canadia, Jespersen, afg. Newport News
2./6. — Livonia, Skov, auk. Petersborg 29./5.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Galveston 7./6. — Pa-
tria, Dam-Larsen, ank. Petersborg 3./6. — Gratia, Sorensen, ank.
Kronstadt 8./6. — Astoria, Neergaard, afg. Norfolk 2./6.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Petersborg 4./6. — Gallia,
Nielsen, ank. Riga 7./6. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Me-
thil 8./6. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kronstadt 9./6. — Ko-
tonia, Rasmussen, ank. Mobile 7./6.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Dunckerque 5./6. — Gra-
naria, Jørgensen, afg. Filadelfia 26./5. — Carbonia, Mathiasen,
ank. Honfleur 2./6. — Estonia, Winckler, ank. Rouen 29./5.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Ghent 5./6. — Selandia,
Troensegaard, ank. Königsberg 6./6. — Secalia, Jensen, ank.
Mosepoint 17./5. — Frumentia, Andersen, ank. Hull 8./5. —
Boscia, Skovgaard, ank. Musel Harbour 6./6.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 31./5.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Hull 10./6. —
Flynderborg, Andersen, afg. Calais 9./6. — Fredensborg,
Fischer, ank. Burntisland 2./6. — Jømsborg, Mathiasen, ank.
Petersborg 5./6. — Rosenborg, Suenson, ank. Kjøbenhavn 10./6.
— Skanderborg, Jensen, afg. Kristinestad 6./6. til Newport. —

(Fortsættes Side 341).

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddell af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retviseude, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1270. Sømærke drevet fra Plads. **Bragerne. Skagerak.** Den røde Spids-tønde ved Bragerne er drevet c. 1 1/4 Sm. Ø. efter. Den vil snarest muligt blive lagt paa Plads igen.

1271. Lodstamper atter paa Station. **Skagen. Skagerak.** Lodstamperen ved Skagen har atter indtaget sin Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1162. Kjøbenhavn 1909)

1272. Vrag uskadeligt. **Fyrskibet »Drogden« SSV. Sundet.** Vraget af »Theford«, der har sunket 2 Sm SSV. for Fyrskibet »Drogden«, er bortsprængt. Der er nu 9, m Vaud paa Stedet. Afmærkningerne er inddraget. (Kort Nr. 126, 156, 182 og 210. Danske Løds, Side 282. Søm.-Fort., Side 27).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1273. Oplysninger om Lodstørhold **Sverrig.** Lodserne holder ikke Udlig om Natten paa følgende Lodspadser og Udkigsteder:

Salmi, Ligeškär og Östskär Lodspadser, Skutskär Udkigstødet (under Gäfle Lodspads), Fogerviken, Örskär, Husarö, Visby, Färösund, Kylei, Slite, Härvik, Ljugarn, Konehamn, Gröttingboudde, Burgsvik, Kintelhamn, Men, Figeholm, Vällö, Påskallavik, Moussterås, Timmermabben, Pataholm, Grankullaviken, Borgholm, Bortorp, Ekenäs, Bergkvara, Degerhamn, Kåreholm, Kristianopol, Långören, Arpö, Gökalf, Tärnö, Pukavik, Harö, Sølvesborg, Sibirshamn, Lihulhamn, Landskrona og Råå Lodspadser.

1274. Grund fundet. **Gudinge-fjæden. Smaaland.** En 4,2 m Grund er fundet i Gudinge-fjæden paa 57° 50' 32" N. Br. 16° 37' 42" Ø. Lgtl.

1275. Vrag forgæves eftersøgt. **Femern og Tyskland.** Vraget af Uddybningsmaskinen »Gebr. Goodhard«, der var sunket c. 3 Sm. NØ. for Hessestein Taarn, er forgæves eftersøgt. Hessestein Taarn: 54° 19' 47" N. Br. 10° 33' 0" Ø. Lgtl. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3037. Kjøbenhavn 1908).

*) Reduktionstabell 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.

1295. Fyr forandret. **Haws Point, Barrow Harbour, England V.-Kyst.** Det røde, faste Fyr paa Haws (Hawse Point) ved Indløbet til Barrow Harbour er sinkket og et rødt, fast Fyr tændt paa en Jernbaake, 155 m N. 72° V. fra det gamle Fyrs Plads, fra Walney Fyr i N. 70° Ø. 540 m. 54° 3' N. Br. 3° 10' V. Lgtl.

1296. Fyr tændt. **Nimmo Pier, Galway Harbour, Irland V.-Kyst.** Paa Hovedet af Nimmo Pier er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvidden: 6 Sm. Fyrpæl: 53° 16' N. Br. 9° 3' V. Lgtl.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1287. Tønde udlagt. **l'Epiau, Plateau du Grand Mont, Baie de Quiberon, Frankrig.** SSV. for Klippen l'Epiau er udlagt en rød og sort vandret stribet Spir-tønde med Ballon. 47° 29' 31" N. Br. 2° 52' 55" V. Lgtl.

1298. Vrag sunket. **Villaine.** Et Paritøj er sunket ved den højre Bred i Flo-den Villaine, tæt neden for Broen ved La Roche Bernard. 47° 31' N. Br. 2° 19' V. Lgtl.

1299. Oplysning om Baaker. **Joué Point, River Kasamanze, Afrika.** Den N.-lige, pyramideformede Baake paa Joué Point er borttaget. Den S.-lige Baake staar c. 4 Kbl SØ.-ligere end vist i Kortet, 3 1/3 Sm. N. 79° V. fra Kurabane Flagstang. 12° 35' N. Br. 16° 48' V. Lgtl.

1300. Tønde inddraget. **Georges Bank, Atlanterhavet.** Den hvide Flojetønde Nr. 1, som var udlagt til Brug ved Opmaalning paa Georges Bank, er permanent inddraget. 40° 52' 41" N. Br. 68° 44' 37" V. Lgtl. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2417. Kjøbenhavn 1908).

1301. Fyrskibet »Red Islet« midlertidig ombyttet. **River St. Lawrence, Canada.** Fyrskibet »Red Islet« er midlertidig ombyttet med Fyrskib Nr. 7, hvis Station ved Lower Traverse samtidig er afmærket med en sort Lystønde, der viser Lys med Formærker. Fyrskibene udlægges igen paa deres egne Stationer uden Varsel.

1302. Tønder inddraget. **Upper Hell Gate, Sassaqua River, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika.** South Ledge Tønde Nr. 17 og North Ledge Tønde Nr. 19 er inddraget, da Grunden, som de afmærkede, ikke findes mere.

1303. Tønder flyttet. **Providence River, Rhode Island.** Ankerpladsen i Providence River er udvidet, hvorfor Long Point Shoal Spir-tønde Nr. 8, Lyon Flats Middle Spir-tønde Nr. 10 og Lyon Flats East Side Spir-tønde Nr. 12 er flyttet henholdsvis 510 m, 420 m og 380 m SØ. hen i 8, 2 og 7, m Vaud.

1304. Vrag afmærket. **New Haven Harbor, Connecticut.** En Kullægte er sunket i Indløbet til New Haven Harbor, fra New Haven Outer Breakwater Fyr i N. 75° Ø., og fra Southwest Ledge Fyr i S. 1 1/2° Ø. En vandret stribet Spir-tønde er udlagt ved Vraget.

1305. Lystønde udlagt. **Five Mile River, Connecticut.** En sort og hvid lodret stribet Lystønde, der viser Lys med Formærker hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. er udlagt i 3, m Vaud i Indløbet til Five Mile River, fra Pine Point Værft i S. 86 1/2° V. og fra Green Ledge Fyr i N. 11 1/2° V. Lystønden inddrages om Vinteren, men Spir-tønden, som tidligere laa paa samme Sted, bliver liggende Aaret rundt som Mørketønde. 41° 3' 18" N. Br. 73° 26' 49" V. Lgtl.

1306. Fyr tændt. **Fort Chester Harbor, New York.** Et rødt, fast Fyr er tændt paa en Baake, der staar i 2, m Vaud ved den første Bojning og paa Ø.-Siden af den gravede Rønde til Port Chester Harbor, fra Captain Island Fyr i N. 78 1/2° V. og fra Manursing Island venstre Kant i N. 19° V. 40° 59' 17" N. Br. 73° 39' 36" V. Lgtl.

1307. Ledefyr flyttet. **Schooner Ledge, Delaware River.** Schooner Ledge Ledefyr er flyttet 76 m S. 34° Ø. hen. Altsaa og Retning mellem Fyrene er uforandret. Forlyret vises fra en hvid og sort Baake. Flammens Højde: 10 m. Baglyret vises fra det gamle Taarn, som er flyttet til 39° 51' 26" N. Br. 75° 17' 47" V. Lgtl. Flammens Højde: 38 m.

Der fortages Uddybninger paa Schooner Ledge, og Skibe mod mere end 6, m

1276. Afsperret Øvelsesplads. Kiel. Indtil den 24de August 1909 er følgende Dele af Kiøler Havn spærret for al Sejlads:

Den N.-lige Del af Wiker Bugt. S. og Ø.-Siden af Pladsen er afmærket med gule Tønder med rødt Flag; N.- og V.-Siden begrænses af Kysten fra S.-Enden af Vossbrook Skov til Marinelospindel i Friedrichsørt.

Bugten mellem Korügen og Jügersberg, S.-, V.- og N.-Siden af Pladsen er afmærket med gule Tønder med rødt Flag. Ø.-Siden begrænses af Kysten mellem de to Anlægsbroer.

Hvis Fartøjer skal lade eller løse ved de afsperrede Dele af Kysten, må Tilladelse forud indhendes hos „l. Matrosenartillerie-Abtheilung“ i Friedrichsørt.

Indenfor samme Tidrum kan andre Dele af Fjorden være afsperret ved Hjælp af Politifartøjer, der løser gult Flag eller rød Lanterne paa Toppen foruden de sædvanlige Lys.

Anvisninger skal ubetinget følges.

1277. Tønde flyttet. Mittelgrund. Als Sund. Den sorte Bæktonde ved Mittelgrund er flyttet og ligger i 7^o m Vand, paa 54^o 58' 31" N. Br. 9^o 45' 19" Ø. Lgd. Denne Tønde og Spirtønde A afmærker nu den V.-lige dybe Rende ved Mittelgrund.

1278. Skydeøvelser. Holsts-Flak. Als N. I Juni Maaned 1909 afholdes de sædvanlige Skydeøvelser ved Holsts-Flak. Skibet, hvorfra der skydes, fører rød Stander eller rød Lanterne og viser elektrisk Lys. Man skal holde sig borte fra Skydelinien. I Væderne mellem Lørdag og Søndag og Søndag og Mandag skydes ikke.

II. Kattegat og Skagerrak.

1279. Oplysninger om Lodsforhold. Sverrig. Lødserne holder ikke Likkig om Natten paa følgende Lodspladser og Udkigssteder:

Hägånäs, Tørekov, Falkenborg og Mönster Lodspladser, Vrångö og Tistarne Udkigstøder (under Vrångö Lodsplads), Brinnö Udkigstødet (under Brinnö Lodsplads), Kullisund Lodsplads, Hittan Udkigstødet (under Munstrand Lodsplads), Kärringön, Gullholmen, Lysekil, Drvngö, Väderöarne, Halstensund og Nordkoster Lodspladser.

1280. Forestaaende Forandring af Fyrlampe. Jørgelømskjær. Kristianssand. Norge. Den 1ste Juli 1909 forandres Jørgelømskjær Fyrlampe til at vise grønt Lys fra S.-kanten af den hvide Vinkel, S. 48^o V., over Gennemløben og Krosodden til S. 39^o V. (Kort Nr. 196).

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1281. Forestaaende Forandring af Fyrlampe. Søvik. Norge. Den 1ste August 1909 forandres Søvik Fyrlampe til at vise rødt Lys fra S. 31^o V. gennem V. til N. 33^o V., fri Ø. om Valløgalten, hvidt Lys derfra til N. 2^o V., fri Ø. om Tvilhøgen og V. om Vikholmen, grønt Lys derfra til N. 7^o Ø., fri Ø. om Vikholmen, hvidt Lys derfra til N. 13^o Ø., fri V. om Steirergrund og rødt Lys derfra til N. 31^o Ø.

1282. Færvand midlertidig spærret. Hammarund. Trondhjem. Der foretages Uddybningsarbejder i Hammarund, mellem Haldø og Hamso. Færvandet er spærret for al Sejlads indtil omkring 1ste Oktober 1909. Kansso SV.-Punt: 63^o 11' N. Br. 7^o 56' Ø. Lgd.

1283. Fyr forandret. Rote Kliff. Sydt. Tyskland. Rote Kliff Fyr er nu forandret. Det lyser Horisonten rundt, men kun med fuld Lyssstyrke fra S. 21^o Ø. gennem S. V. og N. til N. 80^o Ø. 54^o 56' 53" N. Br. 8^o 20' 39" Ø. Lgd. (Kort Nr. 150 og 180). (Se »Efterretninger for Søfart« Nr. 1122. Kjøbenhavn 1909).

1284. Fyrskibet »Eider« atter udlagt. Fyrskibet »Eider« er atter udlagt paa sin Station og Reserverfyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfart« Nr. 987. Kjøbenhavn 1909).

1285. Oplysning om Vrag. Eiben. Vraget af Uddybningsmaskine Nr. XII ligger nu Ø. for Færvandet, paa Kanten af Hærger Wolf, ved Spidsstønde Nr. 5. Her arbejdes vedblivende paa Ophængelsen. (Se »Efterretninger for Søfart« Nr. 888. Kjøbenhavn 1909).

1286. Skydeøvelser. Helgoland. I Slutningen af Juli eller Begyndelsen af August 1909 afholdes Skydeøvelser ved Helgoland. Skibet, hvorfra der skydes, fører rød Stander eller rød Lanterne paa Fortuppen, samt anvender elektrisk Søge-lys. Pladser og Skiver, der er mærket med Lanterne, ligger uden.

1287. Søminøvelsespladser afsperret. Holland. Søminøvelsespladser er afsperret paa følgende Steder og Tidler i Aaret 1909:

I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, S. for Spidsstøndelinien, ud for Fort Hoek van Holland, indtil 30de September. Pladsen er afmærket med røde Spidsstønder ud mod Færvandet og mod S. med grønne Tønder.

I Harvingvliet, c. 400 m V. for Helvoetsluis, fra 1ste Juli til 4de September. Pladsen, der hovedsagelig ligger uden for det dybe Færvand, skal afmærkes med Spidsstønder og Stumpstønder.

I Volkertk (Hellegat), ud for Fort de Ruyster, fra 26de Juni til 4de September. Pladsen, der saa vidt muligt ligger uden for det afmærkede Færvand, afmærkes med Tønder.

1288. Skydeøvelser. Imanien. Den 16de og 17de Juni 1909 afholdes Skydeøvelser fra Fort Imanien. Der skydes indtil 4500 m fra Fortet i en Vinkel, hvis N.-lige Grænse er en Linie i NNW. fra Fortet, og hvis S.-lige Grænse er en Linie i VSV. fra Noorderhoofd Yderende. Naar der skydes, vises rødt Flag fra Fortet.

1289. Dybde. West-Hellegat. Mindste Dybde i West-Hellegat er nu 3 m.

1290. Fortøjningsflyttet. Blackstrakes. River. Medway. England. Fortøjningsflyttet Nr. 7 i Blackstrakes er flyttet og ligger nu 4 1/2 Kbl N. 88^o V. fra Queenborough Spit Beacon, der staar paa 51^o 25' N. Br. 0^o 44' Ø. Lgd.

1291. Fortøjningsflyttet og udlagt. Harwich. I Harwich Harbour er Fortøjningsflyttet Nr. 4 flyttet og ligger nu 1 1/2 Kbl S. 22^o Ø. fra Shidley Pier Fyr. En Fortøjningsflytte Nr. 5 er udlagt 1 1/2 Kbl S. 39^o Ø. fra Shidley Pier Fyr, som staar paa 51^o 57' N. Br. 1^o 16' Ø. Lgd.

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

1292. Tønde inddraget. Somme. Frankrig. Den grønne Spidsstønde ved Somme, paa 50^o 12' 37" N. Br. 1^o 34' 58" Ø. Lgd., er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfart« Nr. 1888. Kjøbenhavn 1908).

1293. Forestaaende Forandring af Fyr. Ile Noir og Ile Louët. Morlaix. I 1909 forstærkes Lyset i Ile Noir Fyrs røde Vinkel mellem N. 4^o Ø. og N. 18^o Ø. ved Hjælp af et Blyfy paa Tårnets øverste Galleri. Synsviliden: 15 Sm. I øvrigt uforandret. 48^o 40' 23" N. Br. 3^o 52' 33" V. Lgd.

I 1909 skal Ile Louët Fyr forandres til et Fyr med Tre-Førmerkelse hver 18 Sek., Lys 9 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Lyset er hvidt fra S. 54 1/2^o Ø., gennem S. V. og N. til N. 63 1/2^o Ø., grønt fra N. 63 1/2^o Ø. til N. 70^o Ø., formørket fra N. 70^o Ø. gennem Ø. til S. 85^o Ø., grønt fra S. 85^o Ø. til S. 54 1/2^o Ø. Plammens Højde: 16 m. Lysvevnen: 15 Sm for det hvide, 10 Sm for det grønne Lys.

De nye Fyr kan berende til Fysse.

1294. Fortøjnings og Fortøjnings udlagt. Advarsel. Dover. England. I Admiralty Harbour er udlagt en Fortøjnings Nr. 3, 700 m N. 58^o Ø. fra Fyret paa Prince of Wales Pier.

I Dover Bay, V. for Admiralty Pier, er udlagt Fortøjningskæder til Postdamperne. Ankrene staar henholdsvis 420 m S. 88^o V. og 300 m S. 56^o V. fra det gamle Fyr, der staar paa 51^o 6' N. Br. 1^o 19' Ø. Lgd. Fra Ankrene strækker Kæderne sig i N. 57^o Ø. og N. 15^o Ø. hen mod Pieren. Man advares mod at ankre over Fortøjningerne.

Dræbnaende bør derfor ikke komme mere end ½ Kbl uden for Lettelinton paa Strækningen fra tværs af Tidevandsmaaleren og 300 m S. efter.

1308. Grund fundet. Rebecca Shoal 59, Florida Reefs. En 5,2 m Grund angives at ligge 11 Sm. S. 31° Ø. fra Rebecca Shoal Fyr. 24° 23' N. Br. 82° 29' V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1309. Fyr forandret. North Cays. Chinchorro Bank, Mexico. North Cays hvide Blinkfy er nu forandret. Fyrapparat af 4de Orden. En hvid Fyrpasserbølg med rød Tag ligger ved Taarnet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 547. Kjøbenhavn 1909).

1310. Lystønde udlagt. Laguna de Terminos, Campeche. Den sorte Spidsstønde Nr. 7 paa Carmen Bar er omlyttet med en sort Lystønde, der viser rød, fast Lys. Den ligger i 6 m Vand, fra Vigta Point Fyr i S. 83° V., 9 Kbl. 18° 38' N. Br. 91° 52' V. Lgd.

1311. Fyr atter i Orden. Allen Point, Ascension Bay, Yucatan. Allen Point hvide Fyr med Formarkelser brænder nu atter med den normale Karakter. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 809. Kjøbenhavn 1909).

1312. Fyr flyttet. Cartagena, Colombia. Midt i Maj 1909 flyttes det hvide Blinkfy paa La Moreed Kloster til NV.-Hjørnet af San Domingo Batteri. Plamens Højde: 38 m. Synsvindien: 16 Sm. c. 32 m højt Fyrtaarn. I øvrigt uforandret. 10° 24' N. Br. 75° 33' V. Lgd.

1313. Afmærkning forandret. Nipe Bay, Grund fundet. Corojal Bay, Cuba N.-Kyst. I Nipe Bay er udlagt 5 sorte Stumpønder og 3 røde Spidsstønder samt 2 Stager, der delvis erstatter tidligere Afmærkning. Den sorte Spirtønde paa East Shoal, 14 3/4 Kbl N. 82° V. fra N.-Enden af Careno Point, findes ikke. 20° 48' N. Br. 75° 32' V. Lgd.

En 4,2 m Grund er fundet i Corojal Bay, 2 1/2 Kbl S. 44° V. fra SV.-Enden af Corojal Point.

1314. Tønde udlagt. Fajardo Harbor, Porto Rico Ø.-Kyst. En sort Stumpstønde Nr. 5 er udlagt i 6,3 m Vand ved en Klippe i Fajardo Harbor, fra Cape San Juan Fyr i S. 9 1/4° V. og fra Punta de la Bateria højre Kant i S. 86 3/4° Ø.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

1315. Afmærkning forandret. English Bank, Pernambuco, Brasilien. English Bank er nu afmærket med Tønder, der ligger i følgende Afstande og Retninger fra Recife (Picao) Fyr:

En rød og hvid lodret stribet Spidsstønde 16 3/4 Kbl N. 62° Ø., en hvid Spidsstønde 10 1/2 Kbl N. 59° Ø., en sort og hvid lodret stribet Spidsstønde 8 Kbl N. 64° Ø., en rød Stumpstønde, 7 1/2 Kbl S. 86° Ø., og en rød og hvid lodret stribet Spidsstønde 10 1/2 Kbl N. 83° Ø. Recife Fyr: 8° 3' S. Br. 34° 52' V. Lgd. De fire Tønder, som tidligere laa ved Grunden, er inddraget.

1316. Afmærkning forandret. Port Angra dos Reis og Jacuacanga Bay, Ilha Grande Bay. Folgende Tønder og Baaker findes ikke mere:

I Port Angra dos Reis, den røde Tønde ved Klippen N. for Alagada Rock, 23° 1' S. Br. 44° 17' V. Lgd., Jernbaaken paa Revet V. for Colombo Island og den røde Tønde ved Grunden S. for Barro Island.

I Jacuacanga Bay, den røde Tønde ved Sarcura Rock, 23° 3' S. Br. 44° 16' V. Lgd. og den hvide Stenbaak paa den N.-lige Del af Rondoula Rocks.

1317. Oplysning om Afmærkning. Beagle Channel, Tierra del Fuego. Baaken paa Martillo Island, 54° 55' S. Br. 67° 23' V. Lgd., Baaken paa Pynten S. for Mount Brown, 54° 53' S. Br. 67° 42' V. Lgd. og Tønden ved 3,7 m Grunden i Ushwaia Bay, 54° 50' S. Br. 68° 16' V. Lgd., findes ikke mere.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Juni 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	87 1/2 — 97	87	87 1/4
Danmark	65	60	60
Norden	82 — 1/4	82 1/4	82 1/2
Kjøbenhavn		21 1/2	22 1/4
Carl		70	70 1/2
Dannebrog	72 1/2	72 1/2	72 1/2
Skjold		46 1/2	47 1/2
Urania		—	—
Union		21 1/2	23 1/2
Dampsk. af 1896	72 1/4 — 73	73	73 1/2
Højmdal		87 1/2	89
Østasiatiske	131 3/4 — 1/4	131 1/4	131 1/2
Østersøen		—	—
Nordsøen		8	16
Gorm		70	73
Torm		—	—
Inga		17	30
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	102	101	101 1/2
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	37 — 1/4	37 1/4	37 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		101 1/2	106 1/2
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		95 1/2	97 1/2
3 1/2 % uops. Stats.		86 1/2	87 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.		89 1/2	90 1/2
3 1/2 % Kbhvns. Kreditf.		—	—
4 % — — — 2. Serie.	95	95	95 1/2
4 % — — — 1. Serie.		96 1/2	97
3 1/2 % Østift. Kreditf.	6	82 1/2	89 1/4
4 % — — — 7.		94 1/2	94 1/2
3 1/2 % Landkreditk.	3	92 1/2	93 1/2
4 % Østift. Kreditf.	9	95	95 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		160	162
Privatbank	102 — 101 1/2	101 1/2	101 3/4
Landmandsbank	130 1/2	130 1/2	130 1/4
Handelsbank	135 1/2 — 135	135	135 1/2
Grundejerbank	47 1/2 — 46 3/4	47	47 1/4
Burm. & Wain	86 1/4 — 87	86 3/4	87
Helsingørs Jærnsk.	102	101	101 1/2
Sukkerfabr.	274 — 1/2	274 1/4	274 1/2
Bryggeri Aktier	151 1/2 — 151	151 1/4	151 1/2

Vekaelkurser d. 8. Juni 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.75
London	18.16	18.13
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.50	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlina Børs d. 8. Juni 1909.

Russiske Noter	216.20
4 % Russiske Consols.	86.60
3 1/2 % — Boden Kredit.	82.50
5 % Mexikanske 1899	100.90
5 % Rumænske Stats	102.40
4 % — — 1890	91.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 140,000. „Norden“ 62,000. „Østasiatisk“ 280,000. „Dansk-Russisk“ 114,000. „Købe havn“ 8,000. „Carl“ 4,000. „Dannebrog“ 64,000. „Skjold“ 54,000. „Union“ 6,000. „Dampsk. af 1896“ 12,000. „Højmdal“ 26,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Tønden ved Herradura Bank ligger c. 1 Sm SØ.-ligere end vist i Kortet, paa 54° 55', S. Br. 67° 36' V. Lgd.
Bajshaken i Almirante Brown Bay, 54° 51', S. Br. 67° 30', V. Lgd., er vanskeligt at se imellem Træerne.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1318. Baake ødelagt. Chorokh River. Batum. Sortehavet. Banken ved Mundingen af Chorokh River er ødelagt, men bliver atter istandsat. 41° 36', N. Br. 41° 33', Ø. Lgd.

1319. Tønde flyttet. Oran. Alger. Den røde Lystønde, der viser grønt Lys, ved Fortængen af Ydermolen ved Oran, er flyttet c. 200 m Ø. Men og ligger i 92 m Vand, 700 m fra Molehovdet. Man skal gaa uden om Tønden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2292. Kjøbenhavn 1908).

1320. Lystønde udlagt. Mers el Kebir. En Lystønde med rødt Flag, og som viser grønt Lys, er udlagt ved det yderste af Arbejderne ved en ny Mole, som begræder i Nærheden af Desinfektionsanstalten i Mers el Kebir og skal strække sig 150 m i SSV.-lig Retning. Lævnelyrel: 35° 44' 20" N. Br. 0° 40' 33" V. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1321. Tønder udlagt. Tirene Riff og Kilindoni Red. Mafia. Tysk Ø.-Afrika. Ved den ny Havneplads Kilindoni paa V.-Kysten af Øen Mafia er ved Ø.-Kanten af Tirene Riff udlagt en hvid Spiritønde med sort, Ø.-lig Topbetegnelse, og mærket »Tirene«, 7° 51', S. Br. 39° 39', Ø. Lgd.

Til Afmærkning af Ankerpladsen paa Kilindoni Red er i 4. m Vand udlagt en rød Tønde, mærket »Kilindoni«, og med en hvid, firkantet Tavle, mærket »4½ m«, som Topbetegnelse. 7° 54', S. Br. 39° 39', Ø. Lgd.

1322. Fyr foranbrøt. Murmagao. Forindien V.-Kyst. Det faste Fyr paa Murmagao Bolgebryder viser rødt Lys fra N. 17° Ø. gennem N. og V. til S. 18° V., i øvrigt hvidt Lys. 15° 25', N. Br. 73° 47', Ø. Lgd.

1323. Baake opført. Reddie Spit. Følse Bay. Orissa. Bay of Bengal. Paa Reddie Spit er rejst en 15 m høj, sort Mast med aflang Kurv som Topbetegnelse, 1, Sm N. 6° Ø. fra Huki Tala Signalmast. 20° 25', N. Br. 86° 47', Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1324. Ankring forbudt. Te. Kalean S. Banka Stræde. For at undgå Beskadigelse af Telegrafkabler er Ankring forbudt S. for Tg. Kalean paa en Strækning, der begrænses af Linier i N.—S. henholdsvis 500 m Ø. og 2000 m V. for Kalean Fyr, samt mellem Linier i N. 55° Ø.—S. 55° V. gennem nævnte Fyr og et Punkt 1000 m S. for samme. Kalean Fyr: 2° 5' S. Br. 105° 7', Ø. Lgd.

1325. Rav fundet. Sedannu Ø. Groot Natloena V.-Kyst. Et lille Rav med 1,2 m mindste Dybde er fundet Ø. for Sedannu paa c. 3° 46' 47" N. Br. 108° 3' 28" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr. 243.
N 170.
Holland: Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel, deel III. fl. 2,00.
Strant Banka (Zuidblad). I: 150,000. fl. 1,25.

Søkort-Arkivet.

Følgende Kort er annulleret.
Kort Nr. 80. Dansk Vestindien.
- - 36. St. Croix.
- - 37. St. Jan.

Stegelborg, Lund, ank. Petersborg 31./5. — Stjerneborg, Lund, ank. Ghent 4./6. — Urauienburg, Schmidt, ank. Dordrecht 9./6.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Orbeck, ank. Riga 26./5. — Klampenborg, Winther, afg. Petersborg 4./6. til Rotterdam. — Marselisborg, Larsen, afg. Newcastle 3./6. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kronstadt 10./6. — Skodsborg, Agerlin, ank. Kristinestad 7./6. — Tuborg, Schmidt, ank. Kronstadt 8./6. — Ulfborg, Møllerup, ank. Kjøbenhavn 6./6. — Vordingborg, Petersen, afg. Windau 7./6. til Zaandam.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Wiborg 8./6. — Kallundborg, Nielsen, ank. Lovisa 5./6. — Taarnborg, Matzen, afg. Sunderland 9./6.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Helsingør 9./6. til Newcastle.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Swansea 9./6.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Calais 3./6.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Ghent 4./6. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Kronstadt 10./6.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Fairwater 9./6.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, afg. Narva 6./6. til Terneuzen.

Ostasiatisk Kompagni. Indien, Berg, ank. Göteborg 8./6. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 4./6. til Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 4./6. til Marseille. — Cathay, Kruse, ank. Petersborg 7./6. — Bandon, Thomsen, afg. Kjøbenhavn 8./6. til Nerre Sundby. — Pangan, Knudsen, afg. Suez 6./6. til Colombo. — Bintang, Gabe, ank. Bangkok 3./6. — Samui, Licht, afg. Sabang 24./5. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. London 6./6. til Kjøbenhavn. — Sibirien, Rambusch, ank. Bombay 5./6. — Cambodia, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 4./6. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. Paramaribo 5./6. — St. Jan, Ingemann, afg. London 8./6. til Kjøbenhavn.

Era. Emanuel, Hansen, ank. Wisby 6./6. — Erindring, Nielsen, ank. Kotka 5./6. — Enighed, Jensen, ank. Blyth 7./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Libau 6./6. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Agnete, Petersen, afg. Libau 4./6. — Hermia, Hansen, ank. Randers 6./6. — Alice, Schultz, afg. Kjøbenhavn 7./6.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Stavanger 5./6. — Svend, Schmidt, afg. Skutskär 4./6. — England, Andersen, ank. Helsingør 1./6. — Holland, Poulsen, ank. Kjøge 4./6. — Rusland, Madsen, afg. West Hartlepool 8./6. — Tyskland, Danstrup, ank. Grangemouth 4./6.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Methil 8./6. — Fulton, Jørgensen, afg. Genua 2./6. til Livorno. — Newton, Andersen, afg. Oran 6./6. — Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16./5. — Nivingston, Svendsen, ank. Neufahrwasser 7./6.

Frem. Austa, Bagger, afg. Petersborg 7./6. til Stockholm. — Freja, Nielsen, ank. Petersborg 6./6. — Vera, Thing, afg. Königsberg 6./6.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Ghent 31./5. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Reval 8./6. til Libau. — Ove Gjødde, Jans, afg. Trångsund 8./6. til Ghent.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Aalborg 5./6. til Riga. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 7./6.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Mesanne 8./6. — Holga, Vaaben-Hansen, afg. Archangel 8./6. — Martha, Christensen, ank. Rouen 8./6. — Elna, Ratje, ank. Archangel 5./6. — Thorese, Pedersen, afg. Horsens 5./6. — Simone, Møller, ank. Umba 4./6. — Jeane, Løffler, ank. Umeå 7./6. — Vera, Riso, ank. Libau 4./6. — Daisy, Lagesen, afg. Sunderland 9./6.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. Helsingør 9./6. for Antwerpen. — Alexy, Lorentzen, ank. Helsingør 23./5. — Dagny, Sørensen, ank. Lemwerder 9./6. — Mary, Clausen, pass. Portland 6./6. for Harsham.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. West Hartlepool 9./6. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Nykjøbing F. 9./6. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Hull 7./6. — L. D. S. Adolph, Fenger, ank. Limbanu 6./6. — Ajax, Brøsen, ank. Abo 4./6. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Blyth 9./6. — Lars Kruso, Mathiesen, ank. Gamla Karleby 2./6. — St. St. Blicher, passerede Hanstholm 8./6. vest. — Peter Willemoes, Møller, afg. Skellefteå 8./6. — Hans Tavso, Klanborg, ank. Newcastle 7./6. — H. C. Anderson, Rasmussen, ank. Hull 7./6.

Sejlskibe.

Renne. Freja, Bech, ank. Riga 29./5. — Magnus, Hnussen, ank. Kalmar 30./5. — Sigurd, ank. Kalmar 30./5. — Herman Olsen, Hintze, ank. Libau 30./5. — Næstved, Rasmussen, ank. Rügenwalde 31./5. — Bolgen, ank. Sassnitz 1./6. — Coureer, Jacobsen, ank. Karlskrona 1./6. — Ane Cathrine, Holm, er ank. til Svaneke.

Svendborg. Jørgen Larsen, Larsen, ank. Dysart 2./6. — Erik, Hansen, ank. Stettin 3./6. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Heiligenhafen 3./6. — Erhardt, Larsen, ank. Odense 3./6. — Dannebrog, Clausen, ank. Koldby Kaas 2./6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kristiansand 3./6. — Valkyrien, Hansen, ank. Bunkehus 2./6. — Pampa, Jensen, ank. Pillau 4./6. — Meta, Møller, ank. Nykjøbing 3./6. — Skjold, Larsen, ank. Fahrwasser 3./6. — Gæa, Petersen, ank. Lovisa 4./6. — Danmark, Huusfeldt, ank. Ramsgate 3./6. — Martin, Wilde, ank. Södertelje 4./6. — Concordia, Henriksen, ank. Leith Red 5./6. — Laura, Bang, ank. Wemyss 5./6. — Alfrøde, Petersen, ank. Skjelskor 6./6. — Belona, Larsen, ank. Helfingfors 8./6. — Zenitha, Jensen, ank. Newport 8./6. — Kruse, Nielsen, ank. Wasa 7./6. — Severine, Hansen, ank. Sveinmünde 7./6. — Ester, Petersen, ank. Pillau 8./6. — Heimdahl, Rasmussen, ank. Kotka 9./6. — Standard, Rasmussen, ank. Sunderland 9./6. — Newsky, Nielsen, ank. Höganäs 9./6. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Olufsholm 6./6. — Vern, Jensen, ank. Frederikshavn 9./6. — Alma, Hansen, ank. Malmö 9./6.

Era. Ino, Weber, ank. Gefle 5./6. — Albertha, Kromann, ank. Frederikstad 6./6. — Freya, Petersen, ank. Lysekil 7./6. — Marie, Østermann, ank. Sveinmünde 7./6. — Amor, Hansen, ank. Karlskrona 6./6. — Johanne, Stegmann, ank. Karlskrona 7./6. — Marling, Friis, ank. Söderhamn 5./6. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Archangel 4./6. — Ruth, Nielsen, ank. West Wemyss 6./6. — Merkur, Christensen, ank. Wiborg 6./6. — Forældres Minde, Christensen, ank. Höganäs 6./6. — Th. Lohse, Boye, ank. Dysart 5./6. — Ariel, Christensen, ank. Harvik 4./6. — Marstal, Hansen, ank. Pillau 4./6. — Kirstine, Rasmussen, ank. Wemyss 6./6. — Svane, Møllmann, ank. Thorshavn 7./6. — Rigmor, Petersen, ank. Karlskrona 7./6. — Herkules, Bager, ank. Fakse Ladeplads 7./6. — Eos, Christensen, afg. Sundsvall 5./6. til Kirkväll. — Apollo, Albertsen, ank. Risør 8./6. — Bien, Petersen, ank. Pillau 8./6. — Aune, Hansen, ank. Karlshamn 8./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 11. Juni 1909. — Højesteretsdomme. — So og Handelsretsdomme. — Frugtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Bryg selv Deres Øl om Bord.

Tør Ølurt til hurtigbrygning faas hos de fleste Skibshandlere og hos
A/s ALVALDI,
Lyngbyvej 34, København. Telefon Strand 278 x.
Vor Repræsentant, der besøger Skibene, er Hr. Licht Larsen.

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. Triel i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

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.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Cognac og Vin Frihavnen, Kjøbenhavn.

Til Proviantering leveres: Fin Champagne Cognac 63 Øre, Scotch Whisky 71 Øre, St. Croix Rom 68 Øre pr. Liter. Alt i Ankere paa 40 Liter. — Anker gratis. — Ankere paa 20 Liter betales med 2 Kr. og paa 10 Liter med 150 Øre. Portvin, Sherry, Rødvin 75 Øre pr. Fl., inkl. Fl. CHR. FUNDERS EKSPORTFORRETNING
Kontor: Baggesøngsgade 20, Kjøbenhavn.

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.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.

.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Bøllermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 187.

Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og ufortoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincoba“. Telefon 3283.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadekompasser.
Patent Tideglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerte.
Logge- og Løddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens Patent Universal Deflektor.
Kaptajn C. Clausens Løddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.

Kaptajn C. Clausens Krængningsmaalere.

Kaptajn C. Clausens Transparente ballancerede
Pejlskive.

Kaptajn C. Clausens Kompas med Azimuth Spejl.

„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 Postvænets 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: V. KROGH.

Bladets Kontor St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 15. Juni 1909.

16. 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
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerop
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.



Julius F. Schierbeck
Firm: grundlagt 1858.
Amaliegade 41. København.

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af
TAIFUNTROSSERNE
Specialforretning i Bug. Haverikommisionærer
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“.

Remington er Værdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Flensborgs
Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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“.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
Kjøbmagergade 13.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 9524.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe. Telef. 9052

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Skibshypothekbanken** **Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar**

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 danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 88

— 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

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d.
8. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Stationsbyens Fore-
dragssal paa Landsudstillingen i Aarhus med følgende
Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de
efter Tur fratrædende samt af 1 Medlem i Stedet
for Formanden, der ønsker at fratræde udenfor Tur.
3. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1909.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalfor-
samlingens Afholdelse i 1910.
5. Valg af 1 Medlem til Bestyrelsen for „Danske Skibs-
rederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“.
6. Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.
7. Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie.
8. Forskelligt.

Paa denne Dagsorden vil senere blive opført flere
Punkter.

Kjøbenhavn i Juni 1909.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
f. T. Formand.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holmens Kanal 22.

Copenhavne

42

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

V. Larsen. Fedevareforretning. St. Annæ Plads 18. Telf. 7903.

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 Souhre.

De private Assurandører lim.

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.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værditildt 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“

Jagt til Salg.

Paa Grund af anden Livs-
stilling er Jagt „Tre Søner“
billig til Salg, naar Handel
kan ske snart. Skibet laster
1000 Centner dv.

Skipper Carl Jensen,
Stubbekjøbing.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“.
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

G. RAMBERG, Frederiksbl. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Husk ———

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Økkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Skib til Salg.

Skonnerbrig „Berthel“, der maaler 166¹³/₁₀₀ Netto Reg.-
Tons, laster c. 95 Standere og 600 Tons Kul, liggende i Svend-
borg er til Salg. Skibet er stærkt og godt samt vel udrustet.

Handel afsluttes med Sagfører Valdemar Andersen,
Odense, eller med Sagfører Chr. Poulsen, Svendborg.

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,
Carlholtormann, Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn, d. 15. Juni 1909.

Midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie og den Bemyndigelse, der ved denne er givet Ministeren for Handel og Søfart til at tilstaa Afgivelser fra Lovens Bestemmelser, synes, efter hvad vi erfarer, fra enkelt Hold indenfor Sejlskibsfarten vedblivende at være Genstand for nogen Misforstaaelse.

Uagtet det strengt taget skulde synes overflødig, skal vi i den Anledning ikke undlade at oplyse, at de Synspunkter, som vi under 25. f. M. fremsatte i en ledende Artikel her i Bladet om selve Loven, dens Tilblivelse og Fortolkningen af dens Bestemmelser, i et og alt støtter sig til positive Oplysninger, som velvilligst er meddelt os af Ministeriet for Handel og Søfart.

Engelsk Arbejderbeskyttelse ved Lastning og Losning. Det er af stor Vigtighed for fremmede Skibe, som anløber engelske Havne, at Kaptajnerne anskaffer sig »Statutory Rules and Orders, 1904, Nr. 1617«. Det er »Regulations dated Oktober 24, 1904, made by the Secretary of State in respect of the process of loading, unloading, moving and handling goods in, or at any dock, wharf, or quay, and the process of loading, unloading or coaling any ship in any dock, harbour or canal.«

I en ledende Artikel fremhæver »Shipp. Gaz.« at disse Regler i mange Tilfælde overtrædes af fremmede Skibe i engelske Havne, og at de fremmede Skibsofficerer i Reglen paaberaber sig Ukendskab til Lovbestemmelserne. Overholdelsen af disse anser Bladet dog for i høj Grad ønskelig af Hensyn til Sikkerhed for Liv og Lemmer, hvorfor det anbefales den Overinspektør, som haandhæver Loven, at gaa strengt tilværks overfor udenlandske Skibe, som overtræder Reglerne. Disse traadte i Kraft 1. Januar 1905 og til Dels 1. Januar 1908. De foreskriver Foranstaltninger og Anordninger til Sikring af de lastende eller lossende Arbejdsfolks Liv og Lemmer. Der bestemmes, hvorledes Landgangsbroen skal være beskaffen, hvorledes Lys skal anbringes paa udsatte Steder, hvorledes der nær Vandet skal være Grejer, som kan tjene til, at en, som falder over Bord, kan holde sig oppe, hvorledes Winchkættinger skal behandles forsvarlig, og hvorledes Dæksmaskineriet for Lastning og Losning skal være forsynet med Sikkerhedsmidler.

Det har selvfølgelig stor Betydning for Skibene i Tilfælde af Erstatningskrav for Ulykkestilfælde, at de har overholdt disse Forskrifter.

Det tilraades derfor Skibsførerne ved første Lejlighed at skaffe sig ovennævnte »Regulations«. De koster kun en Penny og kan faas i enhver engelsk Bøghandel.

Vi har modtaget følgende:

Den almindelige danske Skibsførerforenings-Resolution. I Dansk Søfartstidende for 3. Juni d. A. har Hr. Kapt. H. V. Bang anmodet om at indstille Kritiken af den mod Kapt. Jakob Holm vedtagne Resolution. Dette skal jeg med Glæde efterkomme paa den Belingelse, at den ærede Formand for »Navigatøren«s Vedkommende standser Polemiken om »Viking«-Sagen, som antagelig nu er tilstrækkelig opklaret og uddebatteret.

Ved de i »Navigatøren« for Maj optagne Erklæringer fra fremmede Nationers navtiske Foreninger har Bladets Redaktør vist opnaaet det, der for ham var Hovedsagen, nemlig Æren af at have paabegyndt denne Sag og holdt den gaaende ustandselig med eminent Dygtig-

hed. Der er vist ingen andre personlig interesseret i disse Meningsudvekslinger, der næppe omfatter alt det, der for Tiden har Betydning for danske Skibsførere.

Forandring fryder! Der vil sikkert blive almindelig Glæde mellem Foreningens menige Medlemmer, om der til Afveksling blev bragt vigtigere Spørgsmaal paa Bane af dennes Bestyrelse eller dens lønede Funktionærer.

P. Hedegaard.

Eksploderet Damper. Algier, 11. Juni (Ritz. Bur.) Den engelske Damper »Eastgate« er i Gaar ankommet hertil med 33 Mand, af Besætningen fra Hamburger-Damperen »Eva«, som den havde taget om Bord ved Øen Pantelleria. Om Bord paa »Eva«, der havde været undervejs fra Hamburg til Vladivostock med Dynamit, var der udbrudt Ild. Dynamiten eksploderede straks efter, at Mandskabet var gaaet i Baadene og havde forladt Skibet.

Damperen »Slavonias« Stranding. Ponta de Gado (Azorerne), den 12. Juni. (Ritz. Bur.) Cunardliniens Damper »Slavonia«, der er strandet paa Øen Flores, er fuldstændig Vrag. Damperen slaar paa Grund en Mil fra Øen Flores. Henved Midnat den 9.—10. Juni opfangede Lloydsdamperen »Prinzess Irene« det med »Slavonias« traadløse Telegraf udsendte Nødsignal i en Afstand af 180 Sm., hvorefter den straks sejlede til Ulykkesstedet. Den ankom hertil Torsdag Eftermiddag. I Løbet af Natten til næste Daggry optog den Kahytpassagererne. Imidlertid var ogsaa Hamburg-Amerikaliniens Damper »Batavia« kaldt til og optog Mellemdækspassagererne; alt forløb uden Uheld. Mandskabet fra »Slavonia« gik i Land paa Øen Flores.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk bekendtgør i nærværende Nummer af Bladet et Uddrag af Foreningens Regnskab for Driftsaaret 1908.

Søforhør.

Den 25. Maj d. A. afholdtes Søforhør i Sø- og Handelsretten i Anledning af, at finsk Damper »Astræa« den 17. Maj paasejlede Knippelsbro.

Det fremgik af Forhøret, at Kollisionen skete ved, at »Astræa«s Maskine nægtede at fungere, da der i Anledning af, at »Astræa« skulde lægge til, blev slaet fuld Kraft »Bak«. For nu ikke at kolliderede med de andre Skibe, der laa i Nærheden, blev der slaet »Fremad« med Roret haardt Styrbord. Saa snart »Astræa« var klar af Skibene, blev der slaet »Stop« til Maskinen med Roret haardt Bagbord. Da Vinden var stærk ØNØ., blev »Astræa« ført ned mod Knippelsbro, som den tønnede imod i den nordlige Ende og løb c. 1 Fod ind i.

Skibets Fører, Kaplajn F o r b o m, forklarede, at han ikke havde kastet Ankeret, dels fordi dette ikke var klart — man plejede ikke at have det klart, naar man gik ind i Kjøbenhavn Havn: Kaptajnen kendte ikke Havnereglementet, — dels fordi han ventede, at Maskinen skulde begynde at bakke. Først efter Kollisionen oplagedes det, at Grunden til, at Maskinen ikke bakkede, var, at Lavtryks Bak Ekscenitriken var gaaet løs.

Skaden paa Broen var betydelig, men saavel Kaptajnen som Lodsens mente, at Skaden vilde være bleven endnu større, hvis Skibet var kollideret med de andre Skibe i Stedet for med Broen.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. ⁴¹/₁₉₀₉ afsagt den 5. Maj 1909. Overretsprøkurator Mundt, Aktor, mod Tiltalte, Kaptajn S. E. F.

I Oktober Maaned 1908 indtog Damperen »Rimfaxe«, der maaler 1,056 Brutto Reg. Tons, i Riga en Ladning Træ, bestemt til Grangemouth. Skibet, der et Par Maaneder forinden var bleven bygget i Helsingør, havde tidligere kun foretaget en Rejse, ligeledes med Trælast over Nordsøen, ved hvilken Lejlighed Skibet havde faaet Bagbords Slagside, saa at man havde maattet kaste c. 10 Std. af Ladningen over Bord. Man havde da over Nordsøen haft sliv Kuling, omtrent ret forfra, og der var sprunget en Nagle ud i Stævnen, saaledes at der var løbet Vand ind i Kabelrummet.

Certepartiet lod saavel paa Skibets første Rejse som denne Gang paa c. 500 Standard, men ligesom Skibet første Gang — efter hvad der maa antages — ikke havde haft fuldt saa meget, erklærede Kaptajnen ogsaa nu ved Ankomsten til Riga, at han kun ønskede at modtage 475 Std. Afladerne kom dog med mere end 475 Std. ned til Havnen, og Indladningen, der foregik dels fra Kajen, dels fra Pramme, standsede først, da Skibet, hvis Vandballasttanke (paa ialt 370 Tons) alle var fyldt med Undtagelse af Agtertanken (der rummer 83 Tons), begyndte at vise Tegn paa manglende Stabilitet. En Del Træ blev da liggende paa Kajen, men intet af det indladede blev alder bragt i Land. Iste Styrmand har forklaret, at han, efter at Dækslasten var fuldt indladet, med et Baandmaal og saa nøjagtig som muligt har maalt Dækslastens Højde paa forskellige Steder paa Skibet og fundet, at den ved Druknehullet paa Fordækket havde en Højde af 14', paa Brodækket af 10' og Agter af 11' over Dækket. (Dækslasten paa Skibets forrige Rejse synes at have været omtrent lige saa stor.) Det er oplyst, at alt det indladede, dels Fyr, dels Gran, ved Indladningen var i tør Tilstand, men hvor mange Standard, der ialt blev indladet og deres Fordeling i Lasten og paa Dækket, har hverken Kaptajnen eller Styrmanden kunnet oplyse. Derimod udviser Skibets Manifest, at der ialt skal være indladet c. 488 Std., hvoraf som Dækslast 148 à 149 Std., altsaa c. 30 pCt.

Efter at Agtertanken var bleven fyldt for derigenom at opnaa Stabilitet, afgik Skibet den 15. Oktober fra Riga. Dets Dybgaende var da 15' 8", og Skibets Hoveddæk var kun nogle Faa Tommer over Vandlinien.

Kaptajnen havde ikke hverken fra Værftet eller fra sit Rederi modtaget nogen nærmere Vejledning med Hensyn til, hvor meget Dækslast Skibet uden Fare kunde tage, og han var saaledes henvist til et Skøn og til Erfaringen fra den foregaaende Rejse. Han var dog i Besiddelse af en af Værftet udfærdiget Ladeskala for Skibet, hvorefter dettes største Dybgaende efter engelske Regler selv i Sommerhalvaaret højst maatte udgøre 14' 7". saa at Lastningen, selv forudsat at Skibet vilde blive lettet et Par Tommer ved Overgang fra det mindre til det mere saltholdige Vand, i ret betydelig Grad oversteg, hvad der efter disse Regler vilde være det tilladelige Maksimum.

Den 18. Oktober Kl. 7½ Em. passeredes Skagen. Det blæste stærkt op, og i Tiden indtil den 20. om Em. gik Vinden over til Storm af SØ. — altsaa fra Bagbords Laaring — med svær Sø, der stadig brød ind over Dækslasten, som efterhaanden blev mere og mere vandtrukken

og tung. Skibet fik mere og mere Slagside til Styrbord, og Søerne vaskede til Stadighed ind over Lasten. Kl. 4 om Eftermiddagen den 20. Oktober varskoede 1ste Mester til Kaptajnen, at der som Følge af Skibets Slagside trængte en Del Vand fra Kedlen med Dampen ind i Cylindrene, hver Gang Skibet krængede over til læ Side. 1ste Mester mente dog at kunde fortsætte med mindsket Fart. Man gik herefter med mindsket Fart til Kl. 7 Em., da Dækslet paa Højtrykcylindren sprang. Skibet lagde sig nu tværs i Søen, som stadig overskylløde Dækslasten. Skibets Slagside øgedes, og Kl. 11 Em. besluttedes det at kaste over Bord af Dækslasten. Alle Dæksfolkene blev sat i Gang med Arbejdet, der var i høj Grad vanskeligt, og Folkene maatte surres fast for ikke at gaa over Bord. Kl. 2 Nat begyndte der pludselig at strømme Vand ned i Maskinlasten fra Styrbords Overbunker, og skønt der blev pumpet med fuld Kraft, steg Vandet stadig. Man søgte forgæves at udfinde, hvor Vandet kom fra, men da Mellendækket var fyldt med Træ, viste det sig umuligt at finde Aabningen, endsige tætte den. Kl. 5 Morgen var Vandet steget saa højt, at Fyrene slukkedes under Kedlerne. Op paa Formiddagen sattes Nødsignal. Ved Middagstid kom Damperen »St. Georg« af Göteborg til Stede; efter at denne havde gjort et Par forgæves Forsøg paa Bugsering, forlod Mandskabet Kl. 6 Em. »Rimfaxe«, som man ansaa for at være synkefærdig, og gik om Bord i »St. Georg«, der bragte det til Göteborg. Skibsjournalerne havde man maattet lade blive om Bord i »Rimfaxe«, da Kahytterne, hvor de laa, var blevet fyldt med Vand.

»Rimfaxe« blev senere funden drivende i Nordsøen og indbjergedes til Aberdeen, hvor det ved en foretagen Besigtelse viste sig at være fuldstændig tæt. Besigtelsesmændene udtalte som deres Formening, at Damprens Slagside maa have været saa stærk, at Lugen (paa Brodækket) ind til Bunkerne kom under Vandet, hvorved Vandet kunde trænge ned i Maskin- og Kedelrummet. Skibet er derved end yderligere krængt og har faaet en Slagside paa c. 42°, hvorefter Vandet uden Hindring gennem Nr. 2 Lugen under Brodækket har kunnet trænge ind i Forlasten. Besigtelsesmændene, der mente, at det har været Vandet, der som Følge af Skibets Slagside er trængt fra Kedlerne ind i Cylindren, der var revnet Dækslet, anslog Bekostningen ved de Reparationer, der var nødvendige at foretage ved Skibet, forinden det fortsatte Rejsen til Grangemouth, til £ 1,400 og vurderede Skibet i beskadiget Stand til £ 13,600.

Under nærværende Sag tiltales nu Kaptajn S. E. F. til Straf efter Solovens § 292, for ved Skibets Overlastning at have medvirket til dets Forlis.

Der kan ikke være Tvivl om, at det alene er Skibets Overlastning, der har medført først Skibets stærke Slagside og som en Følge heraf Bruddet paa Maskinen og senere Vandets Indstrømning i Skibets Rum. Stormen kan paa sit højeste ikke antages at have haft en Styrkegrad, som oversteg, hvad man maatte være forberedt paa under en Rejse over Nordsøen i Slutningen af Oktober, og noget andet særligt Uheld ses ikke at være indtruffet.

Idet det saaledes maa betragtes som givet, at Skibet har været lastet meget stærkere end det efter sin Størrelse og Bygning har kunnet taale, bliver Spørgsmaalet i Virkeligheden kun, om Tiltaltes Mangel paa Erfaring og Kendskab til sit Skib skulde kunne fritage ham for Straf. Tiltalte har til sin Undskyldning henvist til, at vor Lovgivning ikke indeholder faste Grænser for et Skibs Belastning, at alt derfor i saa Henseende er overladt til Førers Skøn, og at det ofte ses, at der lastes indtil $\frac{1}{3}$ af Ladningen paa Dækket.

Det maa blive uden Betydning, om andre Skibe af anden Konstruktion kan have en forholdsvis større Dækslast, og det kan ikke diskulpere Tiltalte, om andre Skibsførere ved anden Lejlighed skulde have udvist Uforsigtighed. Solovens § 26 paalægger Skibets Forer den Pligt

at paase, at Skibet ikke overlastes, og hvor en Fører hverken gennem Erfaring fra tidligere Rejser eller gennem Beregning har positiv Sikkerhed for, at det er forsvarligt, maa han ikke belaste det saa stærkt som sket i nærværende Tilfælde. Tiltalles Erfaring fra den forrige Rejse burde — om end Uheldet med Naglen kunde have sin Del af Skylden — have manet ham til Forsigtighed, og hans Handlemaade maa betragtes som i højeste Grad let-sindig baade overfor de ham overladte Værdier og overfor de ham betroede Mennekeliiv.

Tiltalte, der er født den 28. Marts 1874 i Kjøbenhavn, vil herefter ikke kunne undgaa at anses efter Sølovens § 292 med en Statskassen tilfaldende Bøde, der findes at kunne bestemmes til 400 Kr., hvorefter han vil have at udrede Aktionens Omkostninger.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Kul til Kabys og Lukafer under Maanedscerteparti.

Foreningen har hidtil i de mangfoldige Sager, der har været den forelagt angaaende Spørgsmaalet om Rederiets Ansvar for Benyttelse af Maanedsbefragternes Kul til Kabysen og Lukaferne, indtaget det Standpunkt, at hvor intet andet specielt er vedtaget i Kontrakten, er Rederiet ansvarligt for, hvad der saaledes benyttes af Befragternes Kul til nævnte Øjemed. Som Regel har den samtidig gjort opmærksom paa, at Rederne gerne har en Del Smaaudlæg til Opfyngningsmateriale. Traktement til Lodsere og Tøldembedsmænd og lignende, som de strengt taget kan fordrø erstattet af Maanedsbefragteren, men hvorfor de, som Regel, ikke debiterer ham, og at hvad der saaledes lægges ud fra Rederens Side, passende kan gaa op med, hvad Rederen skylder Maanedsbefragteren for Benyttelse af hans Bunkerkul til Kabys og Lukafer.

Foreningen har flere Gange hørt Tale om, at der ved en engelsk Domstol skulde være afsagt en Dom, hvorefter Rederiet skulde have Ret til uden Vederlag at tage Kul af Bunkerbeholdningen til Kabys og Lukafer, og det er nu lykkedes at faa opklaret, at der virkelig foreligger en saadan Dom afsagt ved første Instans af en engelsk Domstol, hvor Kontrakten indeholdt den Bestemmelse, at Befragterne skulde levere og betale »all coals«. Det blev af Dommeren antaget, at i dette Tilfælde indbefattes der herunder ogsaa, hvad der benyttes til Kul for Kabys og Lukafer. Foreningen er tilbøjelig til at tro, at denne Dom er rigtig. Naar der gennem længere Tider har været fort Strid mellem Redere og Befraglere angaaende dette Spørgsmaal, og man derfor indfører i Certepartiet en Bestemmelse som denne, nemlig at Befragterne skal levere og betale »all coals«, saa kan Meningen dermed ikke godt være anden end den, at Befragteren ogsaa skal holde Skibet med Kul til Kabys og Lukafer. Foreningen vil paa Grundlag af denne Dom, som ikke har været refereret, og hvis nærmere Enkeltheder den derfor ikke har kunnet skaffe sig Oplysning om, fremtidig indtage det Standpunkt, at Befragteren maa finde sig i, at man om Bord forsyner sig med Kul til Kabys og Lukafer af hans Beholdning af Bunkerkul, naar Certepartiet bestemmer, at han skal betale for »all coals«.

Foreningen benytter denne Lejlighed til at gøre opmærksom paa de mangfoldige Stridigheder angaaende Bunkerkul under Maanedscertepartier, som forelægges den, og som burde kunne forebygges ved at træffe passende Foranstaltninger i Tide. Først og fremmest burde

det naturligvis klart og tydeligt bestemmes i Kontrakten, hvorvidt enten Rederen eller Maanedsbefragteren skal beløse, hvad der bruges af Kul om Bord udenfor Maskinbrug. Hvis Rederen skal betale derfor, burde det fastsættes, hvor meget man skal regne som Forbrug om Maanedes. Naar der føres nøjagtig Regnskab med, hvad der faktisk benyttes, saa vilde man derved undgaa de evindelige Stridigheder om, hvor meget Kul der benyttes om Bord til disse Formaal.

Med Hensyn til Beholdningen af Kul om Bord ved Levering og Tilbagelevering burde det altid bringes paa det Rene, hvor meget det drejer sig om ved at overlade til en kyndig og uinteresseret Mand at bestemme Beholdningens Størrelse; ligesaa at bestemme, hvad Markedsprisen paa Stedet er for saadanne Kul.

Lægtring i Memel.

Der er til Foreningen i den senere Tid indsendt en Del Sager angaaende Lægtringsudgifter i Memel ved Losning af Fosfat fra Antwerpen.

Certepartierne er ikke alle enslydende, men med Hensyn til det Spørgsmaal, det her kommer an paa, tror Foreningen ikke at mindre Uoverensstemmelser spiller nogen Rolle. Hovedsagen er den, at der i alle disse Certepartier forekommer en Klausul, hvorefter »lighterage if any« skal være for Skibets Regning. Rederne tror, at de er beskyttet ved Klausulen om, at Skibet skal losse »altid flot«, eller at Skibet skal gaa til Memel »eller saa nær dertil, som det sikkert kan gaa.« Med Hensyn til disse Klausuler, gaar de tyske Domstoles Fortolkning ud paa, at det kun betyder, at Rederiet kan forlange, at Skibet skal være flot til enhver Tid, saaledes at Modtagerne ikke kan beordre Skibet til at losse Ladningen paa et Sted, hvor det maa ligge i Grunden. Hvad man end mener om den Fortolknings Rigtighed, saa maa man jo bøje sig derfor, og tage det i Betragtning ved Certepartiernes Afslutning.

Der har været optaget en af disse Sager for Retten i Memel, og Dommen er nylig afsagt med det Resultat, at Rederiet blev dømt til at betale Lægtringsomkostningerne, som beløb sig til flere Tusinde Mark.

Klausulen »lighterage, if any, for ship's account« kan ikke, som paastaet af Rederne, betyde, at Lægtringsomkostninger, som bliver nødvendige for at naa indenfor Memels Havn, skal betales af Rederiet, medens Lægtringsomkostninger inde i Havnen for at naa den bestemte Losseplads, hvor Modtagerne ønsker Ladningen leveret, skal være for Modtagernes Regning. Sagen er nemlig den, at trods Klausulen »or so near thereto as she may safely get«, antages efter tysk Ret Rederiet at være forpligtet til at betale de nødvendige Lægtringsomkostninger, og den specielle Lægtringsklausul kan derfor umulig have Hensyn til Lægtringsomkostningerne alene for at komme indenfor Havnens Omraade; ikke heller indeholder Klausulen i sig selv nogen saadan Begrænsning, men siger i Almindelighed, at naar Lægtring er nødvendig, skal Omkostningerne derved betales af Rederiet. Det bør derfor i ethvert Certeparti af denne Art udtrykkelig bestemmes, at Lægtringsomkostninger af hvilken som helst Art skal være for Modtagernes Regning; ellers maa Rederiet være forberedt paa, at det selv kommer til at betale.

Fragtmarkedet.

For de mindre Skibe er Fragtmarkedet saa elendig, som det vel kan blive. Königsberg kan nu heller ikke op-

lage flere Skibe, og Danzig sluttede lidt lavere, nemlig til $4\frac{3}{4}$ M.: men det er næsten ogsaa alt, hvad Nordtyskland har at byde, fraregnet lige Wismar, som noterer for Havre $3\frac{3}{4}$ M. samt for Salt til Stockholm 3 M., Norrköping $3\frac{1}{2}$ M. Hamburg er i Øjeblikket ogsaa ret flov og skal have sluttet til $3\frac{1}{2}$ à 4 M.

Sverig er ligeledes ualmindelig flov; Karlshamn havde saaledes i Begyndelsen af forrige Uge ikke en eneste Ladning Sten; i Slutningen fremkom et Par Ladninger til Sassnitz og Colberg 3 M.: Sundhavnene sluttede for Lervarer til Neustadt og Lübeck 3 M., men har i øvrigt næsten intet for mindre Skibe. Et enkelt Lyspunkt er Afslutningen af Lockouten i Sverig, i det mindste for Limhamns Vedkommende.

Generalforsamlinger.

Store Nordiske Telegraf-Selskab

har afholdt aarlig Generalforsamling, der ledes af Højesteretsassessor Zahle.

Bestyrelsens Formand, Kammerherre S u e n s o n, aflagde Beretning.

Aaret 1908 havde været mindre skaansomt mod Kablerne end dets Forbrugere. I Evropa var 11 af dem afbrudt tilsammen 24 Gange og i Østasien 6 af dem tilsammen 10 Gange.

Kabeldamperen »H. C. Ørsted« havde været beskæftiget i Evropa i 98 Dogn og »Store Nordiske« og »Pacifc« i Østasien i 192 Dogn. Hvoraf 64 dog havde været for fremmed Regning.

Selskabets europæiske Kabler, og da særlig de som krydser Nordsoen mellem England og Frankrig paa den ene Side og tre skandinaviske Lande paa den anden, og som endda strækker sig op i Nordhavet til Færoerne og Islands Kyster, var saa umandelig hyppigt bleven beskadiget af de store, jernbeslaede Trækvaad (Trawls), som Fiskefartøjerne slæber efter sig langs Havbunden for at fange Fisken i massevis.

Paa en i Lissabon afholdt Telegrafkonference blev indført en Nedsættelse i de europæiske Landes Takster af 1 Centime pr. Ord for de større $\frac{1}{2}$ Centime for de andre Stater. Denne Nedsættelse i Forbindelse med en Nedsættelse i de lokale Takster i Østasien vil virke følelig paa Selskabets Indtægter fra 1ste Juli d. A., fra hvilken Dato de træder i Kraft.

Norge havde i Oktober Maaned f. A. opsagt Selskabets Koncession paa dets norsk-danske Kabel, der blev givet i 1868, fornyet i 1880 og udløber i 1910. Selskabet har Grund til at tro, at dets anden norske Koncession for Kablerne mellem Norge og Storbritannien ogsaa vil blive opsagt.

Selskabets Forhandlinger med Japan, der paahegyndtes i 1907, var ikke avanceret i 1908.

Selskabets Indtægter havde været nedadgaende i 1908 og Udgifterne stigende, og da Nedgangen rimeligvis vil blive fortsat i indeværende Aar, fandt Bestyrelsen det rigtigst at foreslaa en Nedsættelse af 2 pCt. i den Bonus, som blev givet de foregaaende Aar, saaledes at det samlede Udbytte bliver 18 pCt.

I Aarets Løb havde Selskabet lidt det smertelige Tab, at Kammerherre Tobiesen, den danske Regerings Delegerede i Store Nordiskes Bestyrelse siden 1874, var afgaaet ved Døden. Selskabets dygtige og nidkære Stationsbestyrer i Newcastle, Ludvig Hartvigson, var ogsaa afgaaet ved Døden i Aarets Løb.

I afdøde Kammerherre Tobiesens Sted udnævnto Ministeriet for offentlige Arbejder Kommandør Bl u h m e til Regeringens Delegerede i Bestyrelsen.

Formanden anbefalede paa Bestyrelsens Vegne, at der af Indtægten for 1908 henlagdes til Reserve- og Fornyelsesfondet Kr. 1,000,000, til Pensions- og Understøttelsesfondet Kr. 150,000, udbetales i Ekstradividende à Kr. 23.40 pr. Aktie Kr. 3,510,000 og overføres til Driftsaaret 1909 Kr. 1,233,235.19.

Fra Sø og Land.

Føreren af 3/m. Skonnert »St. Clemens«, Hr. Kapt. A. H a n s e n, sender os, gennem Hr. Havnefoged Rasmussen i Nykøbing M., en Skitse af en Samling mægtige Skypumper, som han den 8. Marts

d. A. har indtaget paa 26° 29' S. Brd. og 43° 09' V. Lgd. under et meget stærkt Tordenvejr i Sydatlanterhavet. Skitsen, der giver en Forestilling om de Farer, der kan true et Skib i Soen, er desværre ikke skarp nok til at kunne reproducere. Samtidig skriver Kapt. Hansen, at han aldrig for har fundet Vejret saa uroligt i Sydatlanterhavet.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i April Maaned 1909 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sojlskibe: 8 amerikanske, 1 argentinsk, 17 britiske, 2 danske, 2 hollandske, 7 franske, 3 tyske, 4 italienske, 9 norske, 2 russiske, 14 svenske, ialt 69. Dampskibe: 4 amerikanske, 15 britiske, 1 hollandsk, 3 franske, 2 tyske, 3 japanske, 1 mexikansk, 1 norsk, 1 svensk, ialt 31. Aarsagene til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 16, Kollision 2, beskadiget af Ild 1, sunket 8, forladt 4, Kondemnation 34, forsvundet 4; for Dampskibe: Stranding 9, Kollision 6, beskadiget af Ild 1, sunket 6, forladt 1, Kondemnation 8.

Anna, Skonnert af Fredericia, er d. 10. ds. paa Rejsen fra Fakse til Hjemstedet med en Ladning Kalk, sprunget løk i Soen. Skibet blev henge holdt paa Pumperne, men maatte tilsidst sættes paa Grund ved Moens Fyr, det bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet reddede sig i Land i Skibets Baad.

Lappland, Dpsk. af Stockholm, kom d. 12. ds. paa Grund paa Middelgrunden. Skibet, der er paa Rejse fra Barry til Kronstadt med en Ladning Kul, maa lægtere en Del af Ladningen. Svitzers assisterer.

Sophie, Skonnert af Vejle, er d. 7. ds. drevet paa Land ved Trellenas.

Esbern Snare, Dpsk. af Vejle, har d. 9. ds. paa Rejse til Hamburg været i Kollision med en engelsk Damp paa Elben. »Esbern Snare« fik en Skade over Vandlinien; den anden Damp fortsatte Rejsen.

I Aalborg provianterer d'Hr. Skibsfører fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianderingsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

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. Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 13./6. for Rotterdam. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 7./6. — Algarve, Borries, ank. hertil 30./6. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 12./6. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 1./6. — Antwerpen, Madsen, afg. Algiers 12./6. til Malaga. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 12./6. til Baltimore. — Arno, Strubberg, ank. Marsello 12./6. — Aurora, Fischer, ank. Riga 13./6. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunshüttel 14./6. for Reval. — Beira, Lunge, ank. Hull 12./6. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 8./6. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Quessant 10./6. hertil. — Christian IX, Holm, ank. London 6./6. — Dagmar, Bøgvad, afg. Sundsvall 9./6. til Barcelona. — Douro, Søberg, ank. Stockholm 10./6. — Esbjerg, ank. hertil 13./6. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 12./6. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 13./6. — Garonne, Kromann, afg. La Rhocelle 11./6. til Dunkerque. — Helvig Olav, Holst, afg. Christianssand 5./6. til New York. — Hengest, Munch, ank. Odense 13./6. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Neapel 12./6. til Catania. — Jolantha, Simonsen, ank. Pilaau 14./6. — Kasan, Hansen, pass. Brunshüttel 13./6. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 1./6. hertil. — Kursk, Gommesen, ank. Antwerpen 10./6. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 12./6. — Loire, Craignou, afg. Kotka 12./6. til Bordeaux. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 14./6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 13./6. — Louise, Kruse, afg. Antwerpen 13./6. hertil. — Morsø, Bøst-Jacobsen, afg. Libau 12./6. til Antwerpen. — Moskov, Jon-Jensen, afg. Riga 11./6. til Riga. — Nicolai II, Clauson-Kaas, pass. Quessant 10./6. for Tunis. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 9./6. — Omsk, Harder, afg.

Libau 12./6. til Hull. — Oscar 11, Hempel, ank. hertil 8./6. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Newcastle 1./6. til Boston. — Perm, Christensen, ank. London 7./6. — Pregel, Iversen, afg. Dunkerque 12. 6. hertil. — Ribberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 14./6. — Saga, Wiberg, afg. Riga 12./6. til Antwerpen. — Saxo, Larsen, afg. Antwerpen 13./6. hertil. — Texas, Lissner, ank. Jacksonville 1./6. — Tiber, Beck, afg. Dunkerque 12./6. til Swansea. — Tyr, Thaning, ank. hertil 14. 6. — United States, Wulff, afg. New York 10./6. til Christianssand. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 11./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Aalborg 11./6. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Swansea 6./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Chatham 31./5. til Preston. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Nicolaieff 9./6. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Barry 10./6. til Miramichi. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 10./6. til Rotterdam. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 31./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Llanelly 8./6. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 10./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. London 5./6. til Petersborg. — Newa, Dahl, pass. Hook of Holland 11./6. for Aarhus.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Rouen 11./6. — Nancy, Nielsen, ank. Skellefteå 11. 6. — Nautik, Nielsen, pass. Helsingør 11./6. for Preston. — Nordsoen, Gram, ank. Kotka 12. 6. — Nexos, Basse, afg. London 11./6. til Hull. — Gerda, Iversen, afg. Sevilla 10./6. til Tyne. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 10./6. for Dunkerque. — Fylla, Lauritsen, pass. Helsingør 10./6. for Cardiff. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 8./6. for London. — Napoli, Brinch, ank. Danzig 10./6. — Bodil, Uldall, ank. Middlesbrough 11./6. — Dagmar, Mathiasen, ank. South Shields 10./6. — Norma, Schiøff, pass. Hirtshals 9./6. for Nantes. — Alfa, Sørensen, afg. Eshjerg 11./6. til Hull. — Karla, Nielsen, ank. Libau 11./6. — Høbe, Gregersen, afg. Reval 10. 6. til La Rochelle. — Johanne, Mikkelsen, pass. Gibraltar 8./6. til Swansea. — Laura, Petersen, ank. Ghent 12./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Rouen 11. 6. til Boness. — London, Bom, ank. Grangemouth 10./6. — Paris, Tholander, ank. Kronstadt 11./6. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 9./6. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Marseille 10./6. til Sfax. — Wien, Boech Hansen, ank. Petersborg 11./6. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 8./6.

Diana. Lilly, Nielsen, pass. Helsingør 9./6. for Antwerpen. — Alexy, Lorentzen, afg. Helsingør 11./6. til Uleåborg. — Dagny, Sørensen, ank. Lemwerder 9./6. — Mary, Clausen, pass. Helsingør 12./6. for Hargshamn.

Danneborg. Amalienborg, Petersen, afg. Hull 12./6. — Flynderborg, Andersen, ank. Sealham Harbour 11. 6. — Fredensborg, Fischer, afg. Burntisland 10./6. til Kronstadt. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Petersborg 5./6. — Rosenborg, Schultz, afg. Kjøbenhavn 13./6. til Wiborg. — Skanderborg, Jensen, afg. Kristinestad 6./6. til Newport. — Stegelborg, Lund, afg. Petersborg 11./6. til Bordeaux. — Stjerneborg, Lund, afg. Ghent 11./6. til Blyth. — Uranienborg, Schmidt, ank. Dordrecht 9./6.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Riga 26./5. — Klampenborg, Winther, ank. Rotterdam 11./6. — Silkeborg, Pedersen, ank. Petersborg 12./6. — Skodsborg, Agerlin, afg. Kristinestad 12./6. til Newport. — Tuborg, Schmidt, ank. Petersborg 11. 6. — Ulfborg, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 10./6. til Hull. — Vordingborg, Palsbo, ank. Zaandam 12./6.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Tyne 13./6.

Skakkenborg. Skakkenborg, Rasmussen, ank. Swansea 10./6.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Newcastle 11./6.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Ghent 11./6. til Jarrow. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Kronstadt 10./6.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Fairwater 9./6.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Narva 9./6. til Terneuzen.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Goteborg 11./6. til Antwerpen. — Siam, Cortsen, ank. Hongkong 11./6. — Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 4./6. til Marseille. — Cathay, Kruse, afg. Petersborg 12./6. til Kjøbenhavn. — Bandon, Thomson, afg. Norre Sundby 12./6. til Middlesborough. — Pangan, Knudsen, afg. Suez 6./6. til Colombo. — Bintang, Gabe, ank. Bangkok 3./6. — Samui, Licht, afg. Sabang 24./5. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Sibirien, Rambusch, ank. Bombay 5./6. — Cambodia, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 5./6. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. Paramaribo 6./6. — St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 11./6.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Mesanne 13. 6. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Arehangel 8./6. — Martha, Christensen, ank. Rouen 8./6. — Elna, Ratje, ank. Arehangel 5./6. — Therese, Pedersen, afg. Horsens 5./6. — Simone, Møller, afg. Umba 13./6. — Jeanne, Löffler, ank. Umeå 10./6. — Vera, Riso, afg. Libau 11./6. — Daisy, Lagesen, afg. Sunderland 9./6.

Æra. Energi, Svane, ank. Dieppe 12./6.

Torm. Sara, Jensen, afg. Libau 10./6. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Agnete, Petersen, ank. London 10./6. — Herma, Hansen, afg. Randers 12./6. — Alice, Schultz, ank. Burntisland 11./6.

Svendsen & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Aalborg 12./6. — Hans Tavsen, Klaberg, afg. Newcastle 11./6. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Ghent 10. 6. — E. M. Dalgas, Møller, pass. Kjøbenhavn 12./6. sydg. — Ajax, Brøsen, ank. Brahestad 10./6. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Kjøbenhavn 10./6. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Skagen 14./6. for sydg. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Nykjøbing F. 9./6. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Aarhus 12./6.

Alfred Christensen. Eklipika, Hemmingsen, ank. Nakskov 12./6. — Svend, Schmidt, afg. Skutskær 4./6. — England, Andersen, ank. Helsingør 1./6. — Holland, Poulsen, afg. Kjøge 10./6. — Rusland, Madsen, ank. West Hartlepool 8./6. — Lady Furness, Clausen, ank. West Hartlepool 7./6. — Annette Furness, Larsen, ank. Antwerpen 3./6. — Europa, Hansen, ank. Rotterdam 11./6. — Tyskland, Danstrup, afg. Grangemouth 9./6.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Methil 12. 6. — Fulton, Jørgensen, afg. Livorno 10./6. til Portovesme. — Newton, Andersen, afg. Oran 6./6. — Washington, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 12./6. — Nivington, Svendsen, afg. Neufahrwasser 10./6. til Windau.

Frem. Austa, Bagger, ank. Stockholm 10./6. — Freja, Nielsen, afg. Petersborg 10./6. til Kjøbenhavn. — Vera, Thing, afg. Königsherg 11./6. til Petersborg.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Ghent 31./5. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Libau 9./6. — Ove Gjedde, Jøns, pass. Dragør 12./6. for Ghent.

Skandia. Gullfaxe, Ankersen, afg. Korsør 10./6. til Kotka. — Skinfaxe, Vilandt, ank. London 10./6. — Rimfaxe, Faber, afg. Kotka 12./6. til Lübeck. — Schach Steenberg, Theilund, afg. Kjøbenhavn 9./6. til Rufsö.

Sejlskibe.

Æra. Mary, Andersen, ank. Flækkefjord 9./6. — Neptun, Jensen, ank. Warnemünde 10./6. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Middlesborough 10. 6. — Majus Bay, Friis, ank. Soderhamn 10./6. — Thea, Friis, ank. Höganäs 10./6. — Caroline, Christensen, ank. Aberdoway 9./6. — Vega, Hansen, ank. London 12./6. — Alf, Hansen, ank. Hasle 11./6. — Diana, Hansen, afg. Swansea 10./6. til Haderslev. — Argo, Christensen, ank. Leith 11./6. — Astræa, Svane, afg. Rufisque 11./6. til Barbados.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 15. JUNI 1909. — Søforhør. — Sø- og Handelsretsdomme. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Bryg selv Deres Øl om Bord.

Tor Østert til Hurligbrygning faas hos de fleste Skibshandlere og hos

A/s ALVALDI,
Lyngbyvej 34, København. Telefon Strand 278 x.
Vor Repræsentant, der besøger Skibene, er Hr. Licht Larsen.

I Aalborg Havn findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egonvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

„DANSKE SKIBSREDERES GENSIDIG

I Overensstemmelse med Lovenes § 9 bekendtgøres herved Uddr

Kjøbenhavn

Aage Bramsen.

Martin Carl.

J. Christensen.

C. W. Clausen.

C. P. Holm.

Dampskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1908.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.
INDTÆGTER.					UDGIFTER.			
Indbetalte Grundpræmier.....			103,872	00	Udbetalte Erstatninger.....			54,433
Indvundne Renter.....			6,714	19	Honorar for Lægebehandling og Lægeerklæringer.....			2,120
Reserve for uafgjorte Skader for 1907.....			29,652	38	Administrationsudgifter.....			12,056
					Revisor-Honorar.....			1,100
Medlemmernes Konto:					Genforsikrings-Præmie.....			2,524
Belastet Ekstrapremie 1908....			105	53	Etableringsudgifter: Rest fra 1907 Kr. 3,527.37, heraf $\frac{1}{3}$ Amortisation.....			1,175
					Henlagt til uafgjorte Skader for 1908.....			30,484
					Medlemmernes Konto:			
					Godskrevet Ristorno 1908.....			36,448
			140,344	10				140,344

BALANCE-KONTO.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.
AKTIVER.					PASSIVER.			
Etablerings-Konto:					Reserve for uafgjorte Skader for 1908.....			
Fremført fra Vindings- og Tabs- Konto til fremtidig Amortisa- tion.....			2,351	58				30,484
Indestaaende i Privatbanken...			93,732	31	Diverse Kreditorer:			
					Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1906.....	15,323	13	
Diverse Debitorer:					- — 1907.....	14,258	04	
Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1906.....	113	10			- — 1908.....	36,448	81	
- — 1907.....	211	86						66,029
- — 1908.....	105	53	430	49				
								96,514
			96,514	38				96,514

Kjøbenhavn, den 26. Februar 1909.

Danske Skibsreders 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 11. Marts 1909.

V. Bindsted.

J. L. Schouboe.

ORSIKRINGSFORENING FOR SØFOLK.

Regnskabet for Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1908.

31. Marts 1909.

Chr. Kronman.

P. de Nully Brown.

R. W. Rasmussen.

N. K. Strøyberg.

Sejlskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1908.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
INDTÆGTER.					UDGIFTER.				
Udbetalte Grundpræmier			45,260	00	Udbetalte Erstatninger			35,437	50
Statens Tilskud			20,480	46	Honorar for Lægebehandling og Lægeerklæringer			633	09
Udvundne Renter			2,801	59	Administrationsudgifter			8,803	99
Reserve for uafgjorte Skader for 1907			17,636	67	Revisor-Honorar			800	00
Medlemmernes Konto:					Etableringsudgifter: Rest fra 1907 Kr. 3,629.73 heraf $\frac{1}{3}$ Amortisation			1,209	91
Udbetalt Ekstrapræmie 1908 ...			66	31	Henlagt til uafgjorte Skader for 1908			15,181	88
					Medlemmernes Konto:				
					Godskrevet Ristorno 1908			24,178	66
			86,245	03				86,245	03

BALANCE-KONTO.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
AKTIVER.					PASSIVER.				
Etablerings-Konto:					Reserve for uafgjorte Skader for 1908				
Overført fra Vindings- og Tabs- Konto til fremtidig Amortisa- tion			2,419	82				15,181	88
Udestaaende i Privatbanken ..	40,925	35			Diverse Kreditorer:				
Saldebeholdning. Kontant	25	86			Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1906 udbetalt ...				
Udgodehavende hos Statskassen:			61,431	67	- — 1907	24,662	18		
Statens Tilskud for 1908....	20,480	46			- — 1908	24,178	66	48,840	84
Diverse Debitorer:									
Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1906	24	50	171	23					
- — 1907	80	42							
- — 1908	66	31	64,022	72					
								64,022	72

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1909.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Sejlskibsafdelingen.

V. T. Hein.

C. W. Jørgen.

ærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøgerne og befundet rigtigt.

Kjøbenhavn, den 26. Marts 1909.

V. Bindsløv.

H. A. Grube.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Drægør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

Herrar Redare och Kaptener!

Lossningar och lastningar inom **Hernösands** distrikt utföres omsorgsfullt och ferm expedition garanteras till betydligt ned-satta priser. Har en större fast anställd arbetarhär af fria och goda arbetare ej tillhörande nogen socialistförening.
Uppgörelse med

Stufvaren Karl A. Sjödin
f. d. Ohlsson Sjödin & Co.

Postadress: Teleqramadress:
Sprängsviken Sweden. Sjödin Kramfors.
Rikstelefon 7 Fråno vexel.

**Kjøbenhavns
Navigationsskole**

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3
Hj. af St. Annæ Plads

Telf.: Palæ 213 x.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1888.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla Inslitageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1469.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

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. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 38162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 4—6 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Drager.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 25, ved Havnen.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

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.

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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Fredag den 18. Juni 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slangar af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wire rope
Redningskrandse og Redningsbælter.
Expedition og Læge:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.



Taifuntrosser
(pat. Tyskl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)
bestaaende af massive Stankabler ompundet med tjæret Hamp, er bedre, varigere, stærkere, betydelig lettere og billigere 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.



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 • •	

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. 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 Provinsene samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Danskellloyd“.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trædes 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.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Helge Stabell,
Skibsingeniør.

Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning
Hobrogade 10, 1.
Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabell“.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.
Københ. C. Telf. H. 1728.

Odense Skibsværft

Telf. 984, ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.



Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Jagt til Salg.

Paa Grund af anden Livs-
stilling er Jagt „Tre Søner“
billig til Salg, naar Handel
kan ske snart. Skibet laster
1000 Centner dw.

Skipper Carl Jensen,
Stubbekjøbing.

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faae
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
8.

Skib til Salg.

Skonnertbrig „Berthel“, der maaler 166¹⁸/₁₀₀ Netto Reg-
Tons, laster c. 95 Standere og 600 Tons Kul, liggende i Svend-
borg er til Salg. Skibet er stærkt og godt samt vel udrustet.

Handel afsluttes med Sagfører Valdemar Andersen,
Odense, eller med Sagfører Chr. Poulsen, Svendborg.

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.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

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•

Waterclerck,

12 Aars praktisk Uddannelse,
søger Plads hos Mægler eller
ved Skibshandel til Aug. eller
Septbr. Billet, mrk.: „312“,
modt. Bladets Kontor.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 18. Juni 1909.

Projekterede ny Fyr og Taagesignaler ved Windau. Paa Windauer Havnekomiteens Møde for et Par Uger siden, blev i Følge »Windauer Zeitung«, paa Marineministeriets Opfordring Spørgsmaalet om Fyrforholdene ved Windau debatteret, og det blev enstemmigt vedtaget at ansøge om at bygge et nyt Fyr ved Windau Havn. Paa Forslag af Børs Komiteen blev det endvidere af Interesse for Skibsfartens Sikkerhed besluttet at ansøge Ministeriet om, at der indrettes Taagesignaler i Windau Havn og paa Fyrtaarnet i Backofen, ligeledes at Fyrene i Backofen og Lüserort gøres kraftigere samt om Stationering af et svømmende Fyr paa sidstnævnte Sted, for derved at gøre Passagen forbi de derliggende Rev saa ufarlig som mulig.

Isforholdene i de arktiske Have. I Hvidehavet var der i Maj store Ishindringer: Skibsfarten paa Archangelsk blev aabnet d. 28. Maj. Fra Nordhavet haves ingen Efterretninger.

Island. Kysten var isfri i Maj, den 4. Juni laa Isen 8 Sm. fra Kogur og den 6. Juni laa Isen 5 Sm. fra Ritur.

Davisstrædet. I Begyndelsen af Maj laa Storisen fra Fiskernæs Syd efter i c. 60—100 Sm. Afstand fra Land. I Slutningen af Maanedens laa Storisen op til Godthaabs Bredde og ud til 60 Sm. af Land, men ud for Fiskernæs var Isbæltets Bredde c. 150 Sm. med enkelte spredte Isfjælde.

New Foundland-Bankerne. Herfra meldes om megen Is imellem 40°—49° N. Brd. og 37°—54° V. Lgd. Tillige findes svær Is fra i Nærheden af Kap Race til Cabotstrædet. Skibsfarten paa St. Lawrence aabnedes den 2. April og mellem Montreal og Quebec den 21. April. Belle-Isle-Strædet var den 25. Maj pakked af Is. Strædet vil sandsynligvis aabne sent i Aar. (R. B.)

Fra Formanden i »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874« har vi modtaget følgende:

Hr. Kaptajn Holm! I Dansk Søfartstidende af 11. ds. er De frenkomet med et Indlæg, hvis Form i høj Grad vidner om, at jeg maa have truffet en Streng, som har givet Dem alvorlig Grund til Eftertanke.

Naar jeg i mit Indlæg under Form af et Gensvar til Kaptajn Hedegaard bemærkede, at De uden mindste Hensyn til den Forening, hvis Tillid havde sat Dem ind i »Vikings« Bestyrelse, havde foretaget en Handling, der maatte være krænkende for Foreningen som repræsenterende en stor Del af Skibsførerstanden, og jeg derefter tilføjede, at den Fejl, De derved havde begaaet, vilde De vanskelig nogensinde helt kunne tilgive Dem selv, da er det sikkert netop denne Udtalelse — en Udtalelse som er og bliver uomstødelig — som er den dybeste Aarsag til Deres ubeherskede Indlæg.

Men skulde det virkelig ikke være muligt, Kaptajn H., — jeg vilde selvfølgelig helst tage alle mulige Hensyn til Deres høje Alder — at vi til gensidig Oplysning kunde fortsætte denne Diskussion uden just at opmuntre Tilhørerne til at anvende Jesper Rodefogeds berømte Udtalelse i Anledning af Per Degns Ripostering: »Han maaler ham min Tro Skæppen fuld«. Jeg tror det næsten!

Naar De bestrider, at De var indsat i »Vikings« Bestyrelse som Skibsførerforeningens Tillidsmand, saa maa jeg vel bøje mig, endskønt det er vanskeligt at se, i hvilken anden Egenskab De var det; men tillad mig da at spørge, var Skipperforeningens og Navigatorforeningens Formænd og Kapt. J. P. Larsen, Deres Alløser som Formand i Skibsførerforeningen, da heller ikke ind-

sat som de respektive Foreningers Tillidsmænd? Ja det bliver maaske noget vanskeligt at besvare!

Naar De udtaler mærkværdig tillidsfuldt, at Skibsførerforeningens Medlemmer ingen Ret har til Kritik som Følge af, at de ingen Aktier har tegnet i Skoleskibet, et Forelagende Staten iøvrigt bærer den største Byrde ved, saa tillad mig at spørge: »Havde De, Kapt. H., tegnet Aktier i Selskabet »Skoleskibet for Befalingsmænd«, da Bestyrelsen for dette blev dannet, og da De altsaa selv indtraadte i denne?

Deres øvrige Udtalelser synes jeg oprigtig talt, undskyldt at jeg siger det, ikke der er nogen Anledning til at komme ind paa, da de er holdt i en temmelig op-hidset og højst svævende Form; kun skal jeg bemærke, at det, der dømmer Deres Opræden, er, som jeg udtalte i mit Indlæg, ikke selve Handlingen, men den Maade, hvorpaa den udførtes, idet De ubetinget svigtede den Pligt, De som Foreningens Æresmedlem havde, ved i en Sag af saa indgribende Betydning for Skibsførerstanden at lade alle Hensyn ude.

Sluttelig skal jeg kun bemærke, at Resolutionerne selvfølgelig var paa deres Plads, og at de jo netop klart udtalte Foreningens Anskuelse; dette viste sig jo allerbedst derved, at de fandt almindelig Tilslutning.

Iøvrigt kunde det jo være ganske rart at trække sig tilbage til Privatlivets Fred, men derved maatte jeg give Afkald paa Fornøjelsen af at fortsætte en maaske lidt varm, men derfor ikke deslo mindre ret interessant »Konversation« med Dem.

H. V. Bang.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I Anledning af de mange Udtalelser, man hører, Mand og Mand imellem, om hvorvidt »Skibsførerforeningen af 1874« vil blive ledet i Fremtiden paa en passende og rigtig Maade, vil jeg tillade mig at fremkomme med en Opfordring til mine Kammerater.

Man saa paa den sidste Generalforsamling, hvor — efter hvad den nyvalgte Formand, Kaptajn Bang, sagde — »alt skulde gøres for at højne den danske Skibsførerstand«, at en af Forsamlingens Handlinger var at nedsætte en af Standens Medlemmer paa en saa enestaaende Maade, som jeg aldrig har set.

Hvornaar er et Æresmedlem paa en saadan Maade frataget sin Værdighed, naar det ikke var en Forbryder? Den Tid er jo forbi, hvor man oprejste Skamstøtter, og det er en daarlig Skik at vaske sit smudsige Linned paa Gaden. Det var en stor Fejl, men man maa huske paa, hvor faa Skibsførere, der var til Stede. Kaptajn Bang f. Eks. blev kun valgt med 104 Stemmer af Foreningens 607 Medlemmer. Den allerstørste Del af Foreningens Medlemmer, vilde sansynligvis have stemt anderledes, og hvis en Generalforsamling blev afholdt nu, vilde en saadan Resolution ikke kunne blive vedtaget. Der gentog sig, hvad man kender fra saa mange andre Generalforsamlinger, det, at enkelte Talere fuldstændig beherskede den meget store Majoritet, hvoraf mange generer sig for at tale eller ikke er fuldstændig inde i Sagerne o. s. v. For at sligt ikke skal gentage sig, vil jeg bede mine Kammerater, af hvilke mange nu har faaet Øjnene op-ladt, om at modarbejde de Skibsførere, hvoraf nogle for-øvrigt ikke er Bestyrelsesmedlemmer, som har tilltaget sig Ledelsen i Foreningen og sandelig ikke leder Foreningen fremad paa de rigtige Veje. Hvis da ikke Styrmandene snart tager Kommandoen over Skibsførerne; thi da kommer vi vist fra Dynen i Halmen.

Jeg vil tillade mig at opfordre Medlemmer af »Skibsførerforeningen af 1874« til stadig at møde og stemme imod alt, hvad der synes urigtigt, saa Foreningen igen kan vinde noget af sin tabte Anseelse tilbage.

Medlem A. Ø.

Fra Port Said har vi modtaget følgende:

Karantæne. For nogen Tid siden kom jeg fra Port Said til Marseille og havde der Karantænelæge om Bord; afgik derfra til en anden fransk Havn og derefter til en engelsk. I ingen af disse to sidste Havne interesserede Karantænevæsnet sig for Skibet, da de hørte, det kom fra en ubesmittet europæisk Havn. Fra England afgik Skibet til Kjøbenhavn og ankom der 28 Dage efter Afgang fra Port Said. I Kjøbenhavn maa imidlertid et Skib, der paa Rejsen har været i Østen, ankre eller stoppe paa Reden med Karantæneflag oppe, til Lægen har været om Bord og set, at alle er raske. Nu tillader jeg mig at spørge, er dette nødvendigt? Da beklager jeg Englændere og Franskmænd, som uden videre lader et saadant Skib sejle ind i deres Havne og derved udsætter sig for Smitte, eller skulde det være os, der ikke er rigtig up to date? Lad os i saa Fald hurtigst muligt stryge en gammel Foranstaltning, der vist kun er til Gene for Skibsfarten og næppe til Gavn for andre end muligvis Karantænelægen.

L,
Dampskibsfører.

Advarsel til Vestindiefarere. Kaptajn J. Wecker paa Hamburg-Amerikaliniens Damper »Præsident« meddeler den 28. d. A. til »Hansa« fra St. Thomas, at Damperen »J. F. Luckenbach«, som er kommet ind til St. Thomas i læk Tilstand for at gaa i Dok, er, med et Dybgaende af 15' 6", løbet paa et ubekendt Rev ved Yabucoa paa Puerto Rico's Sydøstkyst. En foretagen Lodning viste en Gennemsnitsdybde af 10' paa Grunden og denne ligger i Retningen retvisende S. 72° Ø. for Yabucoa-Shoal Bøje, c. 800' à 1000' fra denne. Paa Specialkortene angives Vanddybden her til 20 à 22'.

I Følge Beretning fra det britiske Admiralitets hydrografiske Bureau er der i sidste Aar i alt blevet opdaget 368 ny Grunde, som er farlige for Skibsfarten, fortæller »Hansa«. Ti af disse Klipper blev skæbnesvangre for Skibe. Af særlig Betydning er Scawfell Grunden, fordi den ligger paa Damperruten Saigon-Singapore.

Suez Kanal Selskabet. En Oversigt, som blev fremlagt paa Suez Kanal Selskabets Generalforsamling den 7. Juni viser, at til Trods for den ikke ubetydelige Formindskelse af Selskabets Indtægter i 1908, foresloges det at fastsætte samme Udbytte som det foregaaende Aar, nemlig £ 5-12-6, fortæller en Korrespondent til »Times«. Nedgangen af sidste Aars Overskud, sammenlignet med 1907, beløber sig til £ 345,102. Sidste Aars Udgifter er dertil steget med £ 50,815. Dette skyldes hovedsagelig Vedligeholdelsen af Kanalen, navnlig Opudring af Stationen ved Timsah Søen og Reparationer ved den østlige Dæmning. Der passerede tillige færre Skibe gennem Kanalen sidste Aar end i 1907. Et af de Selskaber, der samvirker med Standard Oil Company arbejder paa Etableringen af Olietanke ved Port Said. Beretningen fremhæver med Tilfredshed den amerikanske Flaades heldige Passage gennem Kanalen i Januar Maaned. Udsigterne for nærværende Aar er udmærkede. Selskabet foreslaar at give Ferdinand de Lesseps Børnebørn og, hvis det behøves, hver af hans Sønners Enker Ret til en Andel i en Pension af £ 4,800 som nu kan betales til hans 12 overlevende Børn og til hans Svigerdatter Mme. Victor de Lesseps.

Paa given Foranledning henleder vi paany Opmærksomheden paa, at Indlæg, der ønskes optaget i *Dansk Søfartstidende*, maa være forsynet med Forfatterens Navn og Adresse til Oplysning for Redaktionen, uanset om vedkommende Artikel ønskes optaget anonymt. Redaktionen kan ikke paatage sig noget Ansvar for Manuskripter, der ikke finder Anvendelse i Bladet, og Tilbagesendelse af saadanne vil kun finde Sted, for saa vidt Indsenderen tager Forbehold derom ved Indsendelsen samt vedlægger fornøden Svarporto.

Falster-Masnedø Broen.

Efter »Ingeniøren« gengiver vi her en Artikel af Overingeniør hos A/S Burmeister & Wain Hr. O. E. Jørgensen, som sikkert vil kunne paaregne Interesse:

Saa vidt jeg har forstaaet den Diskussion om dette Emne, der er referet i »Ingeniøren«s Nr. 18, er der Mulighed for tre forskellige Projekter, nemlig:

- I. En fast Bro med et bevægeligt Svingparti i Midten for Skibes Gennemfart,
- II. En Tunnel og
- III. En hævet Bro, der ligesom Tunnelen tillader Skibenes Passage overallt i Farvandet.

Det første Projekt er det billigste men vil betyde en meget alvorlig Ulæmpe for Skibsfarten, saaledes at Svingbroen vil nødvendiggøre Anlæg af Bølgebrydere, Sikkerhedsindretninger til Forhindring af Paasejling af Bro og Piller, Assistance med Bugserbaade, ligesom ogsaa Mandskab til Drejning af Broen etc., der altsammen vil fordyre Anlægget af Broen og af dens Drift.

Bekostningerne ved Anlæg af en Tunnel vurderes meget forskelligt, nemlig 15 til 25 Mill., afhængig af Bundens Beskaffenhed, og vel ogsaa af det subjektive Skøn, som denne Usikkerhed medfører. Naar Bunden bliver nærmere undersøgt, vil Tallet vel ogsaa kunne opgives mere sikkert. Det tredje Projekt blev kun nævnt i Forbigaaende, idet det af alle betegnedes som overordentlig kostbart, navnlig fordi en saadan Bro vil medføre Anlæg af meget lange Indkørselsramper paa begge Sider af Strømmen, ny Stationsanlæg, høje Piller etc.

Det er nu faldet mig ind, om der ikke skulde være den fjerde Mulighed at bygge en Bro som en Modifikation af dette sidste Projekt og for en betydelig billigere Penge. Tænker man sig nemlig Broen hævet i Midten til en Højde af 70 à 80 Fod over Vandspejlet paa en Længde af f. Eks. 100 m, vilde man kunne lade Broen skraane nedad til begge Bredder af Strømmen med en Heldning af 1:100 og ende i den Højde, hvori Svingbroen er tænkt anbragt. Løbets samlede Bredde er 4000 m, hvoraf dog 100 m i Midten fragaar. Hver Ende af Broen bliver derved 1950 m lang og vil med en Stigning af 1 paa 100 give en Højde af 19,5 m. Hertil kommer 4 m, der er Højden fra Vandspejlet til Svingbroens Underkant, altsaa ialt 23,5 m for Midterfaget. Den projekterede faste Bro er tænkt udført med c. 2½ m høj Dragerhøjde, hvoraf man muligvis kan spare yderligere 1 à 1½ m, saaledes at man kan komme op paa 75 à 80 Fod, ganske uden Ramper paa Land.

Sammenligner man denne halvt hævede Bro med de to foran omtalte, er det klart, at den vil blive betydelig billigere end den helt hævede, idet Pillernes Gennemsnitshøjde bliver væsentlig mindre, og Ramper etc. falder bort. Desuden ser man, at selv om de højere Piller ved den her foreslaede Bro i Sammenligning med den lavtliggende forøger dens Pris, vil paa den anden

Side Udeladelsen af Svingbro og af Havneanlæg, Bølgebrydere etc. paa det dybe Vand samt Formindskelse af de nødvendige Foranstaltninger til Forhindring af Paa-sejling eller reducere Prisen. For Driften af Banen vil Stigningen vel nok betyde en Ulæmpe men vil dog opvejes noget ved Frihed for Mandskab til Broens Drejning, for Bugserhjælp til Sejlskibe og formindsket Vagt paa Broen. For Skibenes Vedkommende vil det være en decideret Vinding at kunne passere Broen uafhængig af Toggangen og gennem en bredere Passage, end en Svingbro kan præstere.

Efter Oplysninger, som jeg har indhentet fra kompetent Side indenfor Skibsfører-Kredse, vil en Højde af 70 à 80 Fod være meget tilfredsstillende, og denne vil maa-ske endog kunne indskrænkes til ca. 60 Fod, idet det jo navnlig er for mindre Fartøjer, at denne Passage har Betydning. Der synes derfor at være en Mulighed her for en Løsning, der byder Skibsfarten Fordele, der kan opnaas uden altfor store Ofre fra anden Side, saaledes at der vel vil være Anledning til at underkaste denne Plan en nærmere Undersøgelse af de paa dette Omraade særlig Sagkyndige. *O. E. Jørgensen.*

Af en Artikel i »Ingeniøren« af Hr. Professor, Dr. phil. N. V. Ussing, angaaende Jordbundsforhold paa Overfartsstederne, hidsætter vi nedenstaaende Brudstykke, som omhandler Farvandet mellem Falster og Masnedø, og som vil have Interesse med Hensyn til et eventuelt Tunnelanlæg eller en Brobygning paa dette Sted:

Betragter vi først Farvandet mellem Masnedø og Falster, finder vi dér en flad Lavning, ikke afbrudt af nogen dybt nedskaaren Rende (største Dybde 13 m), og svarende hertil træffes under Havbundsaflejringerne et saavidt vides sammenhængende Lag af Istidsdannelse, dog af ringere Tykkelse end paa Landjorden i Nærheden. Forholdene er simple og oplyste i Hovedtrækkene ved de for 20 Aar siden af Statsbanerne udførte Boringer: der findes i 8–13 m Dybde under Havfladen et 12–20 m tykt Morænemergel-Lag, og dette hviler direkte paa Skrivekridt (paa Falstersiden blev der ikke boret helt ned til det sidste). I det førstnævnte Lag fandtes ved Boringerne kun meget faa, underordnede Sandlag. Jordbundsforholdene synes derfor ikke særlig ugunstige for et Tunnelanlæg under Havbunden, og som det allerede er paapeget fra Statsbanernes Side, er det, saavidt man kan skønne efter det hidtil foreliggende, ikke rimeligt, at et saadant Anlæg vilde i større Udstrækning kræve Arbejde i fortættet Luft. Hvad der her gør Udslaget er, at Vilkaarene for et Broanlæg paa Grund af den ringe Havdybde er endnu langt gunstigere.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er der indtraadt nogen Flovhed i enkelte af de ledende Markeder, hovedsagelig Sortehavet og La Plata, hvorfra Raterne er lidt lavere, hvorimod de fleste andre Markeder har holdt sig ret uforandret men med noget mindre Begær efter Tonnage. Det synes som om den senere Tids gennemgaaende livlige Tempo i Befragtningsforretningen er bleven afløst af den sædvanlige Midsommerslaphed, og de fleste Steder vil antagelig ogsaa nok denne Tilstand vare ved nogen Tid, hvis intet uforudset hænder. For Sortehavsdistrikternes Vedkommende skyldes Flovheden den Omstændighed, at Eksportørerne holder deres Korn tilbage, da Høstudsigterne paa Grund af Regnmangel igen er daarligere. Det eneste Marked, der viser Bedring, er Øster-

søen, som paa denne Aarstid ogsaa er det vigtigste for dansk Tonnage, og her er Raterne nu kommet op paa et saadant Niveau, at der i det mindste kan indsejles Overskud, selv om de er meget beskedne, men i hvert Fald er det et godt Skridt fremad. Da Laster tillige noteres i rigeligere Mængde end set i lang Tid samtidig med, at Markedet ikke kan siges at være overbeholdt med fragtfri Tonnage, er det ingenlunde udelukket, at Raterne kan komme yderligere lidt op. Det skal bemærkes, at Begæret næsten udelukkende indskrænker sig til prompte Positioner, og man har set, at adskillige Befragtere ligefrem har været i Forlegenhed og har maattet gaa ind paa Redernes Forlangender. For senere Terminer noteres der selvfølgelig ogsaa en Del Laster fra Østersøen, men Befragterne noterer gennemgaaende saa lave Rater, at ingen fornuftig Reder vil slutte forud dertil. Hvad angaar de af os tidligere omtalte Muligheder for, at en Strejke bryder ud i Kulgruberne i Wales og Skotland, da foreligger der endnu intet nyt, alt er endnu Uvished, men om nogle Dage vil der blive afholdt Møder mellem de uenige Parter, og overallt i Skibsfartskredse imødeses Resultatet med Spænding. Adskillige Meddelelser fra England gaar ud paa, at der ingen Strejke vil blive, hvilket sandeligt ogsaa vil være det ønskeligste.

Det østlige Marked er meget stille med Undtagelse af Kurrachee, som har fragtet en Række Juni/Juli Dampere til 14/6 à 15/ O. C. én Lossehavn, og adskillige af Dampene gaar i Ballast ud fra Port Said etc. Fra Bombay har der været betalt indtil 17/6 Dødvægt for to Lossehavne. Rispladserne lager næsten ingen Tonnage.

Sortehavet etc. ligger betydeligt flovere ved et usselt Begær, og Raterne er overalt lavere. Saaledes betalles for store Baade »on the berth« kun 5/9 fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn, og Raten er mere eller mindre nominel. Azow har fragtet lidt til 7/9 N. C. for 3,000/3,500 Tons Baade, men 7/6 »any« er næppe opnaeligt for store Baade. Donauen er flov, og sidst betalte Rate er 7/9 »any«, 8/3 Hamburg.

Middelhavet har fragtet livligt, hovedsagelig for Erts, men Fragterne er helt igennem tarvelige og giver i saa at sige alle Tilfælde Tab. Blandt de sidste Ertsbefragtninger nævner vi 5/4½ Limona/Rotterdam, 5/ Tenez/Rotterdam, 5/ Karthagena/St. Nazaire (4,000), 4/9 Port Vendres/Newport (3,100), 5/ Almeria Havn/Rotterdam (4,000), alt med fri Despatch. Fra Bilbao er der sidst sluttet til 4/4½ Rotterdam, 3/9 Newport,

Nordamerika har yderst lidt at byde paa, men da Tonnage ogsaa er knap, viser Raterne ingen Forandring. Fra Kanada fragtedes igen lidt, og der betalles bl. a. 30 à 31/3 fra St. John til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst for større Baade pr. Juni/Juli. For Kul fra Newport News til Marseille er gjort 9/, og Savannah betalte 28/9 til en kontinental Havn og en Østersøhavn. For Tømmer fra Mobile betalles 72/6 pr. Juli til Belfast (1,200 Sldr.). Paa Netto Charter fra Golfen er 8/ à 8/6 det bedst opnaelige til U. K. eller Kontinentet.

La Plata Markedet er paa det nærmeste uforandret, og der gøres kun faa Forretninger. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betalles 14/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Juni/10. Juli. For en 4,000 Tons Baad Buenos Aires betalles sidst 12/ à 12/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) U. K./Kontinentet pr. Juni for Baade paa 5,000 Tons og derover.

Østersømarkedet er, som berørt i vor Indledning, fastere, og da Østersøen nu er aaben i hele sin Udstrækning, og der ikke er nogen Mangel paa Laster, er Forholdene absolut mere lovende, end de har været i lang Tid. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten nævner vi: Skellefteå/London 21/6 D. B. B. (600 Sldr.), Westerwik/London 21/ Deals (300 Sldr.), Hernösand/Malaga 55 Frcs., Palma di Mallorca 58 Frcs. D/B. (550 Sldr.), Ulcåborg/Amsterdam Mk. 22/22½ pr. Favn

Pulpwood (c. 1,000 Favne). Fra St. Petersburg noteres 12½ d. à 13½ d. Hvedebasis London eller Rotterdam, Mk. 19½/20 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, 22/ à 22/6 pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavn. Riga noterer 20/ D/B. London, Hull eller Grimsby, Frcs. 25 D/B. B. Antwerpen, Hfl. 11 D/B. Rotterdam, Frcs. 26/27 Rouen, Frcs. 35 Bordeaux, Frcs. 31/32 pr. Favn Kortprops til Calais. Fra Libau noteres der Mk. 33 pr. Favn à 343 Kbf. Kortprops til Emden eller Rotterdam, Frcs. 30 pr. Favn à 216 Kbfd. til Calais eller Fecamp, 9½ à 9¾ d. Havrebasis Antwerpen, Mk. 12 pr. 2,000 Kilo Havre til Bremen. Fra Windau betalles Hfl. 14½ pr. Tyll Kappbjælker til Brügge, 15/ Ghent.

Kulfragterne er ikke i nogen Retning undergaaet nævneværdige Forandringer hvad Raterne angaar. Der har været fragtet livligt indtil for nogle Dage siden, men saa indtraadte der i Wales en stærk Afslaaing, da Lastetørn næsten var umulig at arrangere. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi: 3/9 Blyth/Kronstadt (2,000), 4/1½ Kotka (1,500) 3/10½ Tyne/Stockholm (4,200), 3/9 Forth/Swinemünde (2,200), 3/7½ Wear/Kjøbenhavn (1,600). 3/10½ Forth/Aarhus (1,300), 3/10½ Seaham/Malmø (1,500), 3/7½ Tyne/St. Nazaire (3,400). 4/3 Bayonne (2,500), 7/3 Dunston/Barcelona (3,400), 6/1½ Tyne/Genua eller Savona (3,600), 6/3 Palermo (4,500), 6/3 Konstantinopel (3,100), 5/10½ Hull/Aleksandria (5,400). Fra Cardiff sluttedes der til 4/9 Kronstadt (2,000), 5/ Stettin (1,600), 4/3 Havre (1,200), 5¼ Frcs. Bordeaux (3,400), 5/6 Lissabon (1,650), 7/1½ Barcelona (2,800/3,000), 8½ à 9 Frcs. Marseille, 6/ Neapel, 5/3 à 5/6 Spezzia, 6/9 Genua eller Savona, 6/6 Triest, 7/ Madeira, 11/6 à 12/ River Plate.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Steam«

afholdt d. 15. ds. en ekstraordinær Generalforsamling, paa hvilken Kaptajn Chr. Poulsen dirigerede.

Formanden, Højesteretsadvokat Henriques, fremsatte Meddelelse om, at Rederne ønskede at trække sig tilbage. Der var fremkommet forskellige Tilbud om Overtagelse af Posten som Reder, men man havde ikke akcepteret noget af disse. Heller ikke med andre Selskaber havde man kunnet naa Sammenslutning.

Derfor foreslog Bestyrelsen at sælge Selskabets Skibe til et nyt Selskab. Af Hensyn til Aktionærene havde man forlangt, at det ny Selskab skulde overtage Baadene til deres bogførte Værdi. Aktionærene kunde for Overskudet faa Aktier i det ny Selskab.

I det ny Selskab vilde Principerne fra Steam blive opretholdt. Det ny Selskabs Navn vilde blive Kodan.

Som Delegeret til at følge Overdragelsens Gang valgtes Grosserer Kai Dyhr.

De Tilstedeværende sluttede sig til Overdragelsen, men da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, vil en ny Generalforsamling blive indkaldt.

Havarier og Forlis.

Ellen, Dpsk. af Karlshamn, indkom d. 13. ds. til Frederiksbavn med Maskinskade, som maa repareres. Skibet er paa Rejse fra Petersburg til Eshjerg med en Ladning Oljekager.

Mathilde, Galease af Pelmern, som forleden paa Rejsen fra Charlestown til Øen Sild med en Ladning Kul, kom paa Grund paa Horns Rev efter at have mistet Roret, er af en engelsk Dampner »Perim« bragt flot og slæbt til Eshjerg.

Stella, Dpsk. af Helledøek, fik d. 10. ds. paa Rejsen fra Bellerud til Karrebæksminde udfor Hælter Rev en Del Maskinskade, saa at Skibet ikke kunde naa Bestemmelsesstedet, men maatte søge ind til Kalundborg, hvor Skaden foreløbig istandsattes. Efter senere Meddelelse er Skibet bugseret til Kjøbenhavn for Reparation hos Burmeister & Wain.

Kronprinsesse Louise, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt d. 5. ds. kom paa Grund ved Udsejling fra Archangel, er nu kommet flot efter at have løstet c. 700 Tons af Ladningen.

Nimrod, Galease af Påskallavik, der, som meddelt, d. 5. ds. kom paa Grund ved Sprogø, er nu bragt flot og ind til Kersor, hvor Skibet vil blive undersøgt af Dykker.

Nerma, Dpsk. af Eshjerg, har d. 15. ds. ved Indsejlingen til Nantes med en Ladning Træ været i Kollision med en saltlastet Galease, som sank.

Billige Skibe til Salg.

Fol. 4927, Skonnert, 100 Reg., 235 dw., bygget af Eg 1886 Frankrig, galv. Jern, Klasse 3/8 G. 1. 1. til 4/1911 Dimens. 91' x 24' x 11'. Nyt Dæk 1900, repareret og drevet 1908, 2 Stel Sejl, det ene nyt, i fin Stand. Forsøg Kr. 11,250.

Fol. 4928, Skonnert, 95 Reg., 210 dw., bygget Frankrig 1878 af Eg. galv. Jern, Klasse 5/6 G. 1. 1. til 9/1913. Dimens. 91' x 22' x 11'. Nyt Dæk 1904, repareret 9/1907 for 5000 Kr., i udmærket Stand. Forsøg Kr. 8,500.

Kjøbenhavns Skibs-Salg-Bureau ved Charles Hvilsom
Havnegade 21. Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Hvilsom. Tlf. 4706.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fleste Handlende.
Hovedplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Rotterdam 15./6. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 7./6. — Algarve, Borries, dokker her. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 12./6. — A. N. Hansen, Paaske, dokker her. — Antwerpen, Madsen, ank. Malaga 14./6. — Arkansas, Petersen, ank. Baltimore 15./6. — Arno, Strubberg, ank. Marseille 12./6. — Aurora, Fischer, ank. Riga 13./6. — Baron S. Ljernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 14./6. for Reval. — Beira, Lunge, ank. Hull 12./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 8./6. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 15./6. — Christian IX, Holm, ank. hertil 16./6. — Dagmar, Bogvad, afg. Norrkøping 16./6. til Barcelona. — Douro, Søberg, afg. Stockholm 15./6. til Pernau. — Eshjerg, Strufve, afg. herfra 15./6. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 14./6. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 13./6. — Garonne, Kromann, ank. Dunkerque 14./6. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 16./6. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 15./6. — Hengest, Munch, afg. London 15./6. til Havre. — Hjelme, Sørensen, ank. hertil 16./6. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Messina 15./6. — Jolantha, Simonsen, ank. Königsberg 14./6. — Kasan, Hansen, ank. London 14./6. — Kentucky, Andresen, pass. Dunelhead 16./6. hertil. — Kursk, Gommesen, ank. Antwerpen 10./6. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 12./6. — Loire, Craignou, afg. Kotka 12./6. til Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. hertil 16./6. — Morsø, Bøst-Jacobsen, pass. Brunsbüttel 15./6. for Antwerpen. — Moskov, Jon-Jensen, ank. Riga 15./6. — Nicolai II, Clauson-Kaas, pass. Ouessant 10./6. for Tunis. — Nordjylland, pass. Brunsbüttel 16./6. for Rotterdam. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 14./6. til Petersburg. — Omsk, Harder, ank. Hull 16./6. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiania 16./6. til Kristiansund. — Pennsylvania, Gøtsche, ank. Boston 16./6. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 15./6. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. hertil 16./6. — Riberhuus, Bonnelykke, afg. herfra 15./6. til Riga. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 15./6. for Antwerpen. — Saxo, Larsen, ank. hertil 16./6. — Texas, Mühlendorff, afg. Jacksonville 10./6. til Danzig. — Tiber, Beck, ank. Swansea 15./6. — Tyr, Thanting, afg. herfra 15./6. til Windau. — United States, Wulff, afg. New York 10./6. til Kristiansund. — Viking, Meyer, ank. hertil 17./6.

Dania, Lilly, Nielsen, ank. Antwerpen 13./6. — Alexy, Lorentzen, ank. Uleåborg 15./6. — Dagny, Sørensen, afg. Lemwerder 16./6. til Genua. — Mary, Clausen, afg. Hargshamn 15. 6.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, afg. Skellefteå 14./6. til Rouen. — Nordsøen, Gram, ank. Frederikshavn 15./6. — Nexos, Basse, afg. Hull 15./6. til Tuborg. — Gerda, Iversen, pass. Coreubion 13./6. for Tyne. — Ellen, Hansen, ank. Dunkerque 13./6. — Fylla, Lauritzen, pass. Deal 13./6. for Cardiff. — Cito, Jepsen, ank. London 12./6. — Napoli, Brinch, afg. Danzig 14./6. til Helsingfors. — Bodil, Uldall, pass. Hirtshals 15./6. for Odense. — Nerma, Schiff, ank. Nantes 15./6. — Alfa, Sørensen, ank. Hull 13./6. — Karla, Nielsen, afg. Libau 12./6. til Cardiff. — Hebe, Gregersen, pass. Hanstholm 15./6. for London. — Inger, Larsen, pass. Helsingør 13./6. for La Rochelle. — Johanne, Mikkelsen, pass. Gibraltar 8./6. til Swansea.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Berg, ank. Antwerpen 14./6. — Siam, Cortsen, afg. Hongkong 12./6. til Shanghai. — Tranquebar, van Deurs, ank. Marseille 13./6. — Cathay, Kruse, afg. Petersburg 12./6. til Kjøbenhavn. — Bandon, Thomsen, ank. Midd-

(Fortsættes Side 357.)

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 fjeløjde 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.

1326. Forestaaende Forandring af Fyr. Stevnus. Sundet. I Lobet af Sommeren 1909 forandres Stevnus Blinkfyr saaledes, at Blinkets Varighed forkortes til c. 5 Sek. Samtidig forøges Lysevejen til 25 Sm. I øvrigt uforandret. (Danske Lods, Side 288. Fyr-Port., Nr. 233.)

1327. Sten bortsprængt. Lobet til Krik. Limfjorden. Stenen, paa hvilken der var 1, paa Vand, i Lobet til Krik, er for Kjørgaard, er bortsprængt til 4 m Dybde. Afmærkningen er inddraget. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 447. Fyr-Port. Side 34.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2702. Kjøbenhavn 1908.)

1328. Klokketønde kængret. Kirkegrund. Smaalands-Farvandet. Klokketønden ved Kirkegrund er kængret, men vil snarest muligt atter blive bragt i Orden. **1329. Tønder udlægges midlertidigt. Masnedø S. Storstrommen. Smaalands-Farvandet.** I den nærmeste Fremtid udlægges 6 Tønder med grønt Flag mellem Masnedø og Falster. De 3 lægges i en Linie fra Fyret paa Ørehoved Havns V.-Mole i N. 27° Ø., henholdsvis 800, 1300 og 2100 m fra Ørehoved Havns N.-Mole. De 3 andre Tønder lægges i en Linie fra Masnedø SØ-Pynt i S. 27° V., henholdsvis 950, 1650 og 2500 m fra Masnedø. Tønderne er Skibsfarten uvedkommende.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1330. Oplysninger om Lodsforhold. Sverrig. Paa nedenævnte Pladser gælder nu følgende Bestemmelser:

Härnø Lodsplads: Lodserne holder Udlig på Härnø NV-Pynt, i Nyland og i Härnø sand, samt møder Skibe uden for Indløbet. En sort Ballon med hvidt Bælt, højest paa Härnø NV-Pynt, betyder, at Lods kan faas.

Arholma Lodsplads: Lodserne holder Udlig paa Källskären og møder S. fra kommende Skibe i Lobet, tværs af Baaken, samt Skibe, der kommer fra Soen, 1 à 2 Sm uden for det yderste Skær.

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Fvne til Meter og omvendt faas, snesege Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved akriblig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

1348. Fyr forandret. Bremerhaven. Wasser. Den røde Vinkel i Bremerhaven Fortfyr, der lyste ned ad Floden mellem N. 42° V. og N. 36° V., er borttaget. 53° 33' 31" N. Br. 8° 33' 39" Ø. Lgd.

1350. Midlertidig Forandring af Fyr. Schillinghörn. Jæde. Den hvide Vinkel i Schillinghörn Fyr, der viser op ad Floden, lyser midlertidig fra S. 42½° Ø. til S. 40° Ø., over Spiritønderne R. S og T. Man skal holde sig i Grænselinien mellem Vinklen med fast Lys og Vinklen med To-Lyn. 53° 42' 21" N. Br. 8° 1' 43" Ø. Lgd.

1351. Oplysning om Væger. Wester Eems. Holland. Paa nogle Eksemplarer af det hollandske Kort Nr. 207 er den røde Væger W F a i Wester Eems tegnet uden Topnotering. Den har Ballon.

1352. Skydeøvelser. Fort Harssens. Texel. Den 23de og 24de Juni 1909 afholdes Skydeøvelser fra Fort Harssens over Texel Reil til en Afstand af 4500 m fra Fortet. Naar der skydes, vaier rodt Flag paa Fortet samt et Flag, der angiver Skudretningen. Rødt og hvidt Flag betyder N., hvitt og sort Flag NØ. og sort Flag Ø.

1353. Forestaaende Oprettelse af Taagesignal. Scheveningen. Ved Fiskerhavnen i Scheveningen skal gives Taagesignal ved Fyrbaaken paa det S-lige Molehoved med Tre-Stud hver 30 Sek., Stød 2 Sek., Pause 5 Sek., Stød 2 Sek., Pause 5 Sek., Stød 2 Sek., Pause 14 Sek., 52° 6' N. Br. 4° 15', Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

1354. Skydeøvelser. Hoek van Holland. Den 24de og 25de Juni 1909 afholdes Skydeøvelser fra Fort Hoek van Holland. Der skydes indtil 5100 m fra Fortet over en Vinkel mellem Linien Fortet overet med henholdsvis et rodt Flag N. for og et rodt Flag S. for Indløbet. Naar der skydes, vises rodt Flag fra Fortet.

1355. Afmærkning forandret. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. I Nieuwe Rotterdamse Waterweg er Stumptonde Nr. 6 og Stumptonde Nr. 7 med afkortet Kogle inddraget. Stumptonde Nr. 8 har nu Nr. 4, Stumptonde Nr. 9 med afkortet Kogle har Nr. 5 og Stumptonde Nr. 10 og 11 henholdsvis Nr. 6 og 7. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 995. Kjøbenhavn 1909.)

1356. Dybde. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Mindste Dybde i Lobet for store Skibe i Nieuwe Rotterdamse Waterweg er nu 7, m. Lobet gøres dybere og bredere.

1357. Lystønder atter udlagt. Beningen. Zeegat van Goeree. I Beningen er den sorte Lystønde Nr. 1, paa 51° 47' 22" N. Br. 4° 12' 42" Ø. Lgd., og den røde Lystønde Nr. 2, atter udlagt og de midlertidige Tønder inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1179. Kjøbenhavn 1909.)

1358. Oplysning om Afmærkning. Hammen. Schaar van Kolljusplaat. Engelsche Vaarwater. Zeegat van Zieriksee. Ooster Schelde. Stumptonderne Nr. 2 og 3 i Hammen, ved Nunneplaatje, er inddraget. Der er udlagt en Stumptonde Nr. 2 med afkortet Kogle, paa 51° 40' 33" N. Br. 3° 51' 4" Ø. Lgd. samt Stumptonde Nr. 3, 4 og 5 henholdsvis paa 51° 39' 43" N. Br. 3° 51' 31" Ø. Lgd., 51° 39' 12" N. Br. 3° 51' 41" Ø. Lgd. og 51° 38' 45" N. Br. 3° 52' 0" Ø. Lgd.

Da Schaar van Kolljusplaat er tiltaget med NØ., er Spidstønde Nr. 2, med Ballon, flyttet til 51° 37' 2" N. Br. 3° 51' 26" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 3 til 51° 36' 37" N. Br. 3° 52' 28" Ø. Lgd., Stumptonde Nr. 2 til 51° 37' 0" N. Br. 3° 52' 29" Ø. Lgd. og Stumptonde Nr. 3 til 51° 36' 32" N. Br. 3° 53' 19" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 a i Engelsche Vaarwater er flyttet til 51° 36' 14" N. Br. 3° 54' 16" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1232. Kjøbenhavn 1909.)

1359. Vrag sunket. Princes Channel. Thomsen. England. Et Vrag med en Mast over Vandet ligger sunket i Princes Channel, 3½ Kbl N. 68° Ø. fra Fyrskibet »Girdler«, paa 51° 29' N. Br. 1° 6' Ø. Lgd.

1360. Forestaaende Forandring af Fyr. Fyrskibet »Oster Dowsing«. Om trent den 24de August 1909 forandres Fyret paa »Oster Dowsing«, Fyrskib til et Fyr, der viser hvidt Blink hver 30 Sek. 53° 27' N. Br. 1° 5' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

Sandhamn Lødsplads: Lødserne holder Udkrig ved Sandhamn og fra krydsende Lødkutter. Kan Kutteren ikke holde Søen, holdes Udkrig fra Korsø.
Arko Lødsplads: Lødserne holder Udkrig paa Arko og Viskær og møder Far-
løjer, der sejler indsejlers, ved Arko Sv.-Pylt, samt fra Søen kommende Skibe
uden for den yderste Grund.

Fjeldholm Lødsplads: Lødserne holder Udkrig paa Fjeldholm.

Palaholm Lødsplads: Lødserne holder Udkrig paa Holmen Saltor og møder
Skibe fra Søen uden for Skæret Patshan.

Tårnø Lødsplads: Lødserne holder Udkrig paa Tårnø og Boekø og møder Skibe
fra Søen uden for Grunden, samt indsejlers sejlene Skibe i Løbet.

Karlskamm Lødsplads: Lødserne holder Udkrig ved Havnen og møder Skibe
fra Søen uden for Grunden Lakkullarna.

Ahus Lødsplads: Lødserne holder Udkrig ved Havnens N-Side og møder Skibe
fra Søen uden for den yderste Grund.

Ørsund S-lige Lødsplads: Lødserne holder Udkrig fra Fyrskibet »Følsterhorof«
og fra Lødsdamper eller Lødkutter i Farvandet mellem dette og Fyrskibet »Drog-
den«. Lødsflag eller hvid Lanterne vist fra Fyrskibets Gaffel eller Papagejojmast,
samt Lødsflag paa Toppen af Lødsdamperen eller Lødkutteren betyder, at Løds kan
faas.

Lindhalm Lødsplads: Lødserne holder Udkrig ved Lindhalm og Klageshamm og
møder Skibe fra Søen paa Reden.

Mahnø Lødsplads: Lødserne holder Udkrig ved Havnen og fra Lødsfyrskibet
paa Reden, samt møder Skibe, der ikke har kunnet faa Løds fra slitsnavne, paa
Kæden. Lødsflag paa Toppen eller to hvide Lanterner under Gafflen paa Lødsfyr-
skibet betyder, at Løds kan faas.

Ørsund N-lige Lødsplads: Lødserne holder Udkrig fra Fyrskibet »Svinhåden«
og fra en Lødsdamper eller Lødkutter mellem Viken og Kullen. Lødsflag eller en
hvid Lanterne under Gafflen paa Fyrskibets Papagejojmast samt Lødsflag paa Top-
pen af Lødsdamperen eller Lødkutteren betyder, at Løds kan faas.

1331. Vrag uskadeliggjort. Fyrskibet »Følsterhorof« NV. Østersøen. Ifølge
Telegram fra Lødskapitajnen i Mahno er Vraget af Galensen, der laa sunket c. 2
Sm NV. t. V. fra Fyrskibet »Følsterhorof«, uskadeliggjort og Almærkning ind-
draget. Der er 11 m. Vand paa Stedet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr.
1164. Kjøbenhavn 1909.)

1332. Fyr forandret. St. Britas Udde. Sjøen Boren. St. Britas Udde Fyr
viser nu Lys med To-formorkelser hver 10 Sek. Lyset er hvidt fra Land gennem
V. og N. til N. 79° Ø., grønt derfra gennem Ø. til S. 84° Ø., hvidt derfra til S.
76° Ø. og rødt derfra til S. 72° Ø. Flammens Højde: 3 m. Lysevnen: 6 Sm for
det hvide, 4 Sm for det røde og 3 Sm for det grønne Lys. Hvidt, firkantet Fyr-
hus. Fyrapparat af 6te Orden. 580 34 37° N. Br. 15° 8' 29" Ø. Lgd. (Se
»Efterretninger for Søfarende« Nr. 283. Kjøbenhavn 1909.)

1333. Almærkning forandret. Rønø. Stockholm Skærgaard. Stigen paa
590 187° N. Br. 18° 42' 30" Ø. Lgd., ved Grundens Kysten er flyttet c. 35 m. Sø.
hen. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 81. Kjøbenhavn 1909.)

1334. Almærkning forandret. Fursund og Nynäs. Stockholm Skærgaard.
Forandringen i Almærkningen VSV. for Fursund og ved Nynäs er nu foretaget.
(Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 82 og 152. Kjøbenhavn 1909.)

1335. Grund fundet og almærket. Lærskären NV. Stockholm Skærgaard.
En 6 m. Grund er fundet NV. for Lærskären V-lige Fyr, uden for Söderörn. 590
44' 22" N. Br. 19° 13' 45" Ø. Lgd. En Slagle med Kryds er udsat ved Grundens.

1336. Klokketønde udlagt. Märkallan. Södra Kvarren. Märkallan Klok-
ketønde er atter udlagt.

1337. Fyrskibet »Norströmsgrund« udlagt. Bottniske Bugt. Ifølge Telegram
fra Lødskapitajnen i Luleå er Fyrskibet »Norströmsgrund« udlagt paa Station.

1338. Vrag. Søskär NV. Finske Bugt. Rosland. Dampskibet »Neptun« er
sunket i 48 m Vand, c. 9¼ Sm N. 53½° V. fra Søskär Fyr. 60° 8' N. Br. 28°
7' Ø. Lgd.

1339. Lystønde udlagt. Høval Bugt. Ifølge Meddelelse fra det russiske Ge-
neralkonsulat i Kjøbenhavn, er der udlagt en Lystønde, der viser hvidt Blink 16
Gange i Minutten, ved den røde Væger ved S-Siden af den S-lige Middelfgrund i
Køval Bugt. (Kort Nr. 155 og 205.)

1340. Fyrskibet »Nekmangrunn« udlagt. Daga. Fyrskibet »Nekmangrunn«
er udlagt paa Station.

1341. Stormsignal-Station atter i Virksomhed. Schiewenhorst. Danzig Bugt.
Tyskland. Stormsignal-Station ved Schiewenhorst er atter i Virksomhed. (Kort Nr.
206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1112. Kjøbenhavn 1909.)

1342. Vrag borttaget. Howacht Bugt. Vraget af Galensen »Johanna«, der
var sunket i Howacht Bugt paa 54° 24' N. Br. 10° 33' Ø. Lgd., er borttaget
og Almærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 980. Kjøben-
havn 1909.)

1343. Havnefyr tændt. Kiøler Haven. Ved den nye Haven S. for Holteham
Stuse tændes i de nærmeste Dage paa det N-lige Møleboved et grønt, fast Fyr.
Flammens Højde: 7 m. Lysevnen: 2 Sm. Paa S-Mødens Hoved tændes 2 grønne,
faste Fyr, lodret for hinanden. Flammens Højde for det øverste: 7 m. Lysevnen:
2 Sm. Havnens Midtlinie angives ved 2 Banker med sort Tavle og grønt, fast
Fyr. Forfyrrets Flammens Højde: 15 m. Bagfyrrets Flammens Højde: 19 m. Afstand
mellem Bankerne: 140 m.

for at holde fri Adgang til Havnen er den S-lige Ankerplads paa Holteham
Red formlinset. S-firansen angives vejløvendt af en Linie fra Skorstøsten paa
Central-Maskinlæggel over en Due d'Albe S. for Haven, om Natten ved et hvidt,
fast Fyr paa hvert af de nævnte Steder. Flammens Højde: henholdsvis 19 og 9 m.
Lysevnen: 5 Sm.

II. Kattegat og Skagerrak.

1344. Oplysninger om Lødsforhold. Sverrig. Paa nedennævnte Pladser gælder
nu følgende Bestemmelser:

Tørnekov Lødsplads: Lødserne holder Udkrig ved Tørnekov og møder Skibe uden
for Væderin. Om Natten kan Løds tilkaldes ved Lysignal eller Skud.

Halmstad Lødsplads: Lødserne holder Udkrig ved Havnen og møder Skibe mel-
lem Pårnærvædet og Långånsudde.

Sindgen Lødsplads: Lødserne holder Udkrig paa Stedet og møder Skibe fra
Søen uden for Hållig, Sjöf og Söeskår, samt indsejlers sejlene Skibe i Fjorden Ø.
for Smögen.

Dyngø Lødsplads: Lødserne holder Udkrig paa Stedet og møder Skibe, der sejler
indsejlers, ved Dyngø, samt Skibe fra Søen uden for Grunden i Væderifjorden.

1345. Lystønde inddrages midlertidigt. Lille-Middelfgrund. Kattegat. Lys-
tønden ved Lille-Middelfgrund inddrages omlørent den 12de Juni 1909 for at forsynes
med Gas.

III. Nordseen, Nordhavet og Hvide Hav.

1346. Kendeligt Vrag. Jungnamen Loch. Amrum V. Tyskland. Vraget
af Dampskibet »Frida« ligger ud for Jungnamen Loch. Da Skorstøsten og Bro rager
højt over Vandet, dannes det et kendeligt Mærke. 54° 40' 21" N. Br. 8° 11' 26"
Ø. Lgd.

1347. Fyrskibet »Elbe III« atter udlagt. Elben. Fyrskibet »Elbe III« er
atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1228. Kjøben-
havn 1909.)

1348. Fyrskibet »Ooste Riff« midlertidigt ombyttet. Elben. Fyrskibet »Ooste
Riff« er midlertidigt ombyttet med et Reservofyrskib. Fyr og Signaler er ufor-
andret.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1361. Oplysning om hollandsk Lodsfortøj. Dungeness. Kanalen. Den 1ste Juli 1909 omlyttedes et af de hollandske Lodssejlfartøjer paa Stationen ved Dungeness med et Damplofsfortøj, der har 2 Master, 1 Skorsten og er malet sort.

1362. Lodsstvang. Portland, England. Der er Lodsstvang ved Portland for ankommende Skibe paa Grund af de særlige Almærkninger og Fyr til Brug for Krigsskibe. Lodsene krydser som Regel uden for East Ship Channel; i haardt Vejr holder de sig inden for Bølgebræden.

1363. Farvand indsnævret. Letterkenny Channel. Lough Swilly. Irland. Grunden er tillagt med V. ved Ø-Siden af den N.-lige Munding af Letterkenny Channel, saaledes at Farvandet er indsnævret ud for Whiale Head. 55° 3' N. Br. 7° 34' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1364. Vrag. La Vandreé. Brest. Frankrig. Et Vrag ligger sunket 1/2 Kbl V. for Klippen La Vandreé. En Mast rager 2 m over Vandet. 48° 15' 5" N. Br. 4° 47' 10" V. Lgd.

1365. Fyrskibet »Cap Charles« midlertidig omlyttet. Chesapeake Bay. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Cap Charles« Nr. 49 er midlertidig omlyttet med Reserverfyrskib Nr. 72, der viser samme Fyr og giver samme Signaler som Nr. 49.

1366. Dybde i Lob. Sparrows Point. Patasco River. Chesapeake Bay. Dybden i den gravede Rende fra Brewerton Channel til Værftet ved Sparrows Point er nu 7,2 m. Ved Pierre er der e. 7,3 m Vand.

1367. Tønde inddraget. Severen River. Mobjack Bay. Virginia. Ware and Severen Rivers Junction rod og sort vandret stribede Spirtønde er inddraget.

1368. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« atter udlagt paa Station. North Carolina. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« Nr. 80 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskib Nr. 72 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 968, Kjøbenhavn 1909.)

1369. Grund fundet. Southwest Channel. Key West. Florida. En 6, m Grund, e. 50 m lang i N.-S. og e. 10 m bred, ligger midt i Indlobet til Southwest Channel, fra Western Dry Docks Banke i N. 87 1/2° V., 2,1 Sm, fra Boca Grande Key V.-Kant i S. 25 3/4° Ø. og fra Satan Shoal Tønde i N. 54° V., 450 m.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1370. Fyrskibet »Heald Bank« midlertidig omlyttet med Lystønde. Galveston. Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Heald Bank« Nr. 81 er midlertidig omlyttet med en vandret stribet Lystønde, der viser hvitt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 29° 6' 5" N. Br. 94° 12' 30" V. Lgd.

1371. Grund. Mosquito Channel. Nicaragua. En 5,2 m Grund er rapporteret at ligge i Mosquito Channel, fra Red Roof Mission, N. for Gordo Point, i N. 45 1/2° Ø. og fra Kissoura Cay i N. 72 1/2° V. Grunden er e. 120 m lang og 15 m bred. 14° 28' 30" N. Br. 83° 8' 30" V. Lgd.

1372. Fortøjning udlagt. Tønde flyttet. San Juan Harbour. Porto Rico. En spids, hvid Fortøjning er udlagt i San Juan Harbor, fra San Christobal-Signalmast i S. 6° V. og fra Old Jail Kuppel i S. 87 1/2° V. San Augustin Shoal Tønde Nr. 9, ved S.-kanten af Puntilla Shoal, er flyttet og ligger nu fra Old Jail Kuppel i S. 78 1/2° V. og fra Port San Juan Fyr i S. 25° Ø.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Juni 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	88 — 97 1/4	37 3/4	88 1/2
Danmark		52	57
Norden	83 — 82 3/4	82 3/4	83
Kjøbenhavn	25	24 3/4	25 1/2
Carl	70 1/2 — 70	70 1/2	70 1/2
Dannebrog	75 — 74 3/4	74 3/4	75
Skjold	47	46 3/4	47 1/4
Union		23 1/4	24 3/4
Dampsk. af 1896	74 3/4 — 1/2	74 1/2	74 3/4
Hejmdal		87	88 1/2
Østasiatisk	132 3/4 — 1/2	132 1/2	132 3/4
Østersøen		—	—
Nordsøen		9	16
Gorm		72	76
Torm		—	—
Inga		17 1/2	29
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		51	65
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	36 3/4	35 1/2	37
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		102	106
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiatisk Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats.		95 1/2	97 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.		87	87 1/2
3 1/2 % Kbhvns. Kreditf.		89 1/2	90 1/2
4 % — — — 2. Serie.	95 1/2	95 1/2	95 1/2
4 % — — — 1. —		96 1/2	97 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.		80 1/2	90 1/2
4 % — — —		94 3/4	95
3 1/2 % Landkreditk.		92 3/4	93 3/4
4 % Østift. Kreditf.		95 1/4	95 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	162	162	162 3/4
Privatbank	102 1/2 — 1/2	102	102 1/4
Landmandsbank	130 1/4	130 1/4	130 1/2
Handelsbank	135	135	135 1/2
Grundejerbank	47 — 46 1/4	46 1/4	46 1/2
Burm. & Wain	89 — 88 1/4	88 1/4	88 1/2
Helsingørs Jærnsk.		102	102 1/2
Sukkerfabr.	286 — 1/2	286 1/4	286 1/2
Bryggeri Aktier	150 1/2 — 1/4	150 1/4	151

Vekselkursen d. 15. Juni 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.75
London	18.17	18.14
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.50	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. Juni 1909.

Russiske Noter	215.90
4 % Russiske Consols.	87.40
3 8/10 % — Boden Kredit.	82.60
5 % Mexikanske 1899	100.80
5 % Rumænske Stats	102.50
4 % — — 1890	91.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 54,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 24,000, „Kjøbenhavn“ 34,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 36,000, „Skjold“ 20,000, „Union“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 48,000, „Hejmdal“ 30,000, „Dansk-Russisk“ 34,000, „Østasiatisk“ 138,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

- 1373. Bifyr tændt.** Fyrskibene »English Bank« og »Panola Rock«. La Plata. Uruguay. Fra Fyrskibene »English Bank« og »Panola Rock« vises nu rødt, fast Fyr paa den agterste Mast. I øvrigt uforandret. »English Bank« Fyrskib: 35° 7' 30" S. Br. 55° 55' 0" V. Lgd.
- 1374. Fyrskibet »Recalada« flyttet.** La Plata. Argentina. Fyrskibet »Recalada« er flyttet 50, hen o gligger nu i Relation med de store Tønder ved Rensdens S.-Side, paa 35° 10' 30" S. Br. 56° 41' 20" V. Lgd. Ronden er vist c. 1 Sm for N.-ligt paa det amerikanske Kort Nr. 990.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1375. Vrag borttaget.** Livorno. Italien. Vraget, der læa sunket c. 1 Sm N. 42° V. fra Fyrskibet N. for Grunden Meloria, er borttaget.
- 1376. Vrag borttaget.** Mondragone. Gaeta. Vraget, der læa sunket c. 3 Sm SV. for Mondragone, er borttaget.
- 1377. Belysning forandret.** Trapani. Sicilien V.-Kyst. Lystønden ved det yderste af Arbejderne paa den nye Ydermole ved Trapani er midtertdag inddraget. Der er tændt et midtertdag, rødt, fast Fyr paa Molens Yderende.
- 1378. Fyr tændt.** Chioggia. Italien Ø.-Kyst. Et grønt Fyr med Formørkelser er tændt paa Yderenden af N.-Molen (Garroman) ved Chioggia. Fyret viser Formørkelser hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek., Flammens Højde: 6,5 m. Lysevnen: 4 Sm. Hvid og rød stribet Pyrtårn.
- 1379. Skydevejsler.** Veneto. Italien Ø.-Kyst. Indtil den 30te Juni 1909 afholdes Skydevejsler ved Veneto fra Solortet. Der skydes i Vinklen mellem NØ, og S. indtil 7000 m Afstand fra Fortet. Naar der skydes, vajer rødt Flag paa dette.

1380. Almærkning forandret. Vrag. Porer. Kap Promontore. Istrien.

- Østerrig-Ungarn.** Ved S.-Kanten af den N.-ligste af de to Grannde ved Klippen Porer er udlagt en Tønde med Ballon. Stagerne henholdsvis 4, Kbl N. 52°-Ø. og 3, Kbl N. 74° Ø. fra Porer Fyr er borttaget. Paa den S.-lige Grund ligger Vraget af Damperen »Lustinnia«, fra Porer Fyr i N. 74° Ø., 2½ Kbl og fra Øen Felonega SV.-Pvnt i S. 6° V. Porer Fyr: 44° 45' N. Br. 13° 53' Ø. Lgd.

- 1381. Ledefyr tændt.** Chablovski. Bug-Dnjepir-Linien. Sortehav. Rusland. Chablovski Ledebatøer er borttaget og der er tændt 2 Ledefyr for det tredje Stykke af Bug-Dnjepir-Linien (Otschakov) Kanal. Bagfyret viser hvidt, fast Lys og vises fra et mørkt, rundt Tårn Ø. for Bug, oven for Chablova Huk, 5¼ Sm fra Ø.-Vinden af det tredje Stykke af Otschakov Kanal. Flammens Højde: 46,4 m. Synsviddens: 18,5 Sm. Fyrapparat af 4de Orden. 46° 39' 57" N. Br. 32° 0' 48" Ø. Lgd.

- Forfyret viser hvidt, fast Lys, men skal senere ombygges med et rødt, fast Fyr. Del vises fra et hvidt, firkantet Tårn, der staar paa Bug Ø.-lige Bred paa Chablova Huk, 2409 m S. 64° V. fra Bagfyret og 4 Sm fra Ø.-Banden af det tredje Stykke af Otschakov Kanal. Flammens Højde: 31 m. Synsviddens: 16 Sm. Fyrapparat af 4de Orden. Paa Skranten foran Tårnet er anbragt en hvid Tavle, der ser ud som en Fortsættelse af Tårnet medfører. 46° 39' 22" N. Br. 31° 59' 6" Ø. Lgd.

- 1382. Dybde. Skadovsk. Decharjatsch Bugt. Sortehav.** I Ronden til Skadovsk Havn er der nu 7,5 m Vand, i selve Havnen 7,5 m. 46° 6' N. Br. 32° 54' Ø. Lgd.

- 1383. Skydeøvelser. Sevastopol. Sortehav.** Der afholdes Skydeøvelser fra Krigsskibe ved Sevastopol mellem Linier i Ø.—V. gennem Cape Kherosense og Cape Lukul og mellem Kysten og en Linie i N.—S. 20 Sm V. for Mundingen af Floden Kaelna. Der skydes i Regelen fra Kammesh Bugt mod NV, eller fra Mundingen af Floden Belhek mod V. Fra Skibe, der skydes, vises et gult, sort, rødt og blaåt Flag eller rød Lanteme.

Ankomende Selskibe bør give sig til Kende ved et klart Lys, og passerende Skibe bør holde sig i god Afstand, da det ikke er givet, at Skuddene høres saa langt som Projektilerne rækker.
Cape Kherosense: 44° 35', N. Br. 33° 22', Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1384. Karantænestationer i Virksomhed. Sverrig. Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i Stockholm er Kånså, ved Göteborg, og Fejua, i Stockholm Skærgaard, i Virksomhed som Observations- og Karantænestationer og Helsingborg, Stockholm Havn, Arkosund, i Østergötland Skærgaard, Västra Husholmen (Hassjö), i Karlskrona Skærgaard, Juniskären, i Sundsvall Skærgaard og Sile Havn paa Gotland i Virksomhed som Observationsstationer.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anuleret; †: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr. Tyskland:

T I Antilke Liste der deutschen Seeschiffe mit Unterscheidungsnummern für 1909.

Holland:
N 113 Kleine Noord-eilanden en aangrenzende vaarwaters. Blad I. 1 : 500,000. H. 1,50.
N 169 Straat Banka (Noordblad). 1 : 150,000. H. 1,25.
England:

R 1598 English Channel. 3 sl.
R 240 England, S., Plymouth, Hamaze. 4 sl.
R 2507 Scotland, W., Ardnamurchan Point to Loch Bhreatail, Skye, including The Small Isles and Sleat Sound. 3 sl.
N 3725 Ireland, S., Baltimore Harbour. 2 sl.
R 1072 Indian Ocean, Seyelles Group, Maie Island and Approches. 3 sl.
R 2985 Japan, Kinsiu, E., Bungo Suido, Sayaki (Sulki) Wan. 2 sl.
Supplement, 1909 Relating to The Sailing Directions for The West Coast of Central America and The United States. Second Edition, 1907. (Corrected to 20th April 1909). 4 d.
Supplement, 1909, Relating to The China Sea Directory, Vol. II. Fifth Edition, 1906. (Corrected to 21st April 1909). 6 d.

Japan:
Pusan Harbour to Chukpuen Bay, har nu Nr. 305.
Won San Chin, har nu Nr. 312.
Toe Cho Kei and Approches. y. 0,35.
Naikai or Setouchi (Eastern Portion). y. 0, 65.
Naikai or Setouchi (Western Portion). y. 0,65.
Naikai (Inland Sea).
Kishu Oshima to Koe.
Forenede Stater i Nord-Amerika:
List of Lights. Volume II. South and East Coasts of Asia and Africa, and the East Indies, Australia, Tasmania, and New Zealand. (Corrected to March 1. 1909).

N 312
N 317
N 317
N 100 a
N 100 b
N 50
N 104
N 31

lesborough 15./6. — Pangan, Knudsen, pass. Perim 11./6. for Colombo. — Bintang, Gabe, afg. Bangkok 14./6. til Sabang. — Samui, Licht, pass. Perim 14./6. for Port Said. — Chumpon, Hansen-Rau, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Sibirien, Rambusch, ank. Bombay 5./6. — Cambodin, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 5./6. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. Paramaribo 6./6. — St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 11./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Aalborg 11./6. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Swansea 6./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Preston 12./6. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Nicolaieff 9./6. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Cork 7./6. til Miramicht. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 10./6. til Rotterdam. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 31./5. — Wladimir, Sawin, Carstensen, ank. Llanely 8./6. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Ghent 13./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. Dunkerque 15./6. til Grimsby. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 12./6. — Nena, Dahl, ank. Aarhus 15./6.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Archangel 11./6. — J. N. Madvig, Hahn, ank. London 9./6. — Hamlet, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 12./6. — Helge, Olsen, afg. Bremen 4./6. — Rolf, Reese, ank. Kronstadt 14./6. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Rotterdam 12./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Boness 15./6. — London, Bom, afg. Grangemouth 14./6. til Swinemünde. — Paris, Tholander, ank. Kronstadt 11./6. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 9./6. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 15./6. til Brest. — Wien, Boeck Hansen, ank. Petersborg 11./6. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 12./6. til Dakar.

Kjøbenhavn. Hania, Lindberg, afg. Hull 12./6. — Russia, Poulsen, ank. Blyth 12./6. — Carl Hecksher, Starek, ank. Narva 9./6. — Dania, Petersen, ank. Kjøbenhavn 14./6. — Normannia, Eriksen, ank. West Hartlepool 12./6. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 14./6. — Canadia, Jespersen, afg. Newport News 2./6. — Livonia, Skov, afg. Petersborg 9./6.

Østersøen. Cimbrin, Poulsen, afg. Galveston 11./6. — Patria, Dau Larsen, ank. Petersborg 16./6. — Gratia, Sørensen, ank. Wiborg 12./6. — Astoria, Neergaard, ank. Vera Cruz 11./6.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Rotterdam 11./6. — Gallia, Nielsen, afg. Riga 15./6. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Methil 12./6. — Sarmatia, Petersen, ank. Petersborg 12./6. — Kanton, Rasmussen, afg. Mobile 15./6.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Hull 15./6. — Gravaria, Jørgensen, ank. Rotterdam 12./6. — Carbonia, Mathiasen, afg. Houdeur 10./6. — Estonia, Winckler, ank. Rouen 4./6.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Grangemouth 14./6. — Solandia, Troensegaard, ank. Windau 12./6. — Secalia, Jensen, ank. Moss Point 12./5. — Frumentia, Andersen, afg. Hull 13./6. — Boscia, Skovgaard, ank. Musel Harbour 6./6.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 31./5.

Heimdal. Auine, Leth, afg. Mesanne 13./6. — Hølg, Vaaben-Hansen, afg. Archangel 8./6. — Martha, Christensen, afg. Rouen 15./6. — Elna, Ratje, ank. Archangel 5./6. — Therese, Petersen, ank. Archangel 14./6. — Simone, Møller, ank. Soroka 15./6. — Jeanne, Løffler, afg. Umeå 14./6. — Vera, Riso, afg. Libau 11./6. — Daisy, Lagesen, auk. Stockholm 14./6.

Danneborg. Amalienborg, Petersen, afg. Hull 12./6. til Reval. — Flynderborg, Andersen, ank. Seaham Harbour 11./6. — Fredensborg, Fischer, afg. Burntisland 10./6. til Kronstadt. — Frederiksborg, Althertsen, ank. Königsberg 11./6. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Kronstadt 16./6. til Hull. — Rosenborg, Schultz, ank. Repola 16./6. — Skanderborg, Jensen, afg. Kristinestad 6./6. til Newport. — Støgelborg, Lund, afg. Petersborg 11./6. til Bordeaux. — Stjerneborg, Lund, ank. Blyth 14./6.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Riga 16./6. til Antwerpen. — Klampenborg, Winther, ank. Rotterdam 11./6. — Marselisborg, Larsen, ank. Spezzia 15./6. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kronstadt 10./6. — Skodsborg, Agerlin, afg. Kristinestad 12./6. til Cardiff. — Tuhorg, Schmidt, ank. Kronstadt 8./6. — Ulfborg, Jørgensen, ank. Hull 13./6. — Vordingborg, Palsbo, afg. Zaandam 15./6. til Hull.

Neptun. Jørgersborg, ank. Sunderland 16./6. — Aggersborg, Jørgensen, afg. Ripola 15./6. til Calais. — Kallundborg, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 16./6. til Velzen. — Taarnborg, Matzen, ank. Kjøbenhavn 15./6.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Blyth 12./6.

Skakkenborg. Skakkenborg, Rasmussen, ank. Swansea 9./6.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 16./6.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Newcastle 14./6. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Petersborg 12./6.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 16./6.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Terneuzen 16./6.

Æro. Emanuel, Hansen, ank. Nederkalix 14./6.

Term. Sara, Jensen, ank. Grangemouth 15./6. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Agnete, Petersen, afg. London 15./6. — Hermia, Hansen, ank. Pernau 15./6. — Alice, Schultz, afg. Burntisland 16./6.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Flensborg 16./6. — Svend, Schmidt, ank. West Hartlepool 12./6. — England, Andersen, ank. Helsingør 1./6. — Holland, Poulsen, afg. Boness 15./6. — Rusland, Madsen, ank. Methil 15./6. — Annette Furness, Larsen, afg. Antwerpen 12./6. — Europa, Hansen, afg. Rotterdam 15./6. — Tyskland, Danstrup, afg. Grangemouth 9./6.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Hamburg 15./6. til Methil. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 15./6. til Antwerpen. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 16./5. — Nivingston, Svendsen, ank. Windau 12./6. — Washington, Nielsen, ank. Hungerborg 16./6.

Frem. Austa, Bagger, ank. Aarhus 15./6. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 15./6. — Vera, Thing, ank. Petersborg 14./6.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, pass. Høltenu 15./6. for Neufahrwasser. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Libau 9./6. — Ove Gjedde, Jans, ank. Ghent 16./6.

Ocean. Norma, Rosbæk, ank. Narva 14./6. — Allan, Nielsen, ank. Aberdeen 15./6.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, ank. Kristianssand 15./6. — Inga, Storm, ank. Austruther 14./6.

Rønne. Gudmund, ank. Kalmar 5./6. — Veset, Kofoed, ank. Pillau 6./5. — Proven, Olsen, ank. Swinemünde 7./5. — Hermod, Gronvald, ank. Swinemünde 7./5. — Ane Cathrine, Holm, ank. Kalmar 7./5. — Bølgen, ank. Oscarhamn 7./5. — Leif, ank. Kalmar 7./5. — Atlas, pass. Skagen. — Castor, Clausen, er ank. til Stockholm. — John Hintze, auk. Korsør 11./6. — Argus, Holm, ank. Kemi 12./6.

Svendborg. Urda, Olsen, ank. Folkestone 9./6. — Lyo, Jensen, ank. Sødertelje 8./6. — Union, Olsen, ank. Riga 10./6. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Solvborg 9./6. — Jason, Hansen, ank. Helsingør 10./6. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Kings Lynn 14./6. — Ane, Jørgensen, ank. Riga 10./6. — Lauritz, Dam, ank. Maldoni 11./6. — Delos, Andersen, ank. Helsingør 12./6. — Niels, Larsen, ank. Leith 11./6. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Höganäs 11./6. — Ludvig, Jørgensen, ank. St. Johns 11./6. — Grethe, Hansen, ank. Kroka 12./6. — Neptun, Jensen, ank. Dieppe 13./6. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. St. Yves 12./6. — Haabet, Andreasen, ank. Petersborg 13./6. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Hearts Contens 14./6. — Ragnhild, Andersen, ank. Langø 14./6. — Fulvia, Petersen, ank. London 14./6. — Noah, Jørgensen, ank. Favorsham 14./6. — Klaus Ditlev, Christensen, ank. Königsberg 14./6. — Brødrene, Jørgensen, ank. Aarhus 14./6. — Guldborg, Jørgensen, ank. Folkestone 15./6. — Salon, Rasch, ank. Wasa 14./6. — Lyo, Jensen, ank. Burgesvik 15./6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 16./6. — Vesta, Poulsen, ank. Gøteborg 15./6.

Æro. Saga, Ohlsen, ank. Resebiac Guic 12./6. — Theodor, Andersen, ank. Wismar 14./6. — Alf, Rasmussen, ank. Sundsvall 12./6. — Mette, Andersen, ank. Dysart 14./6. — Pampa, Svendsen, ank. Pillau 14./6. — Ruth, Nielsen, afg. Wemyss 10./6. til Heiligenhafen. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Eekernsund 12./6. — Ofelia, Klausen, ank. Flensborg 13./6. — Ane, Hansen, ank. Kolberg 14./6. — Mariane, Andersen, ank. Fakse Ladeplads 14./6. — Freya, Petersen, ank. Swinemünde 14./6. — Salus, Jensen, ank. Kramfors 13./6. — Herkules, Bager, ank. Pillau 15./6. — Mathilde, Hansen, ank. Langesund 15./6. — Johanne, Stegmann, ank. Danzig 15./6. — Ceres, Bager, afg. Søderhamn 14./6. til Searecorgh. — Kiann, Christensen, afg. Brest 14./6. til Boston. — M. Hay, Petersen, ank. Sundsvall 14./6. — Hermod, Dreimann, ank. Kotka 15./6. — Argo, Christensen, ank. Leith 11./6. — Habil, Rasmussen, ank. London 14./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 18. Juni 1909. — Falster-Masnedo Broen. — Frøgtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Bryg selv Deres Øl om Bord.

Tør Ølurt til Hurtigbrygning faas hos de fleste Skibshandlere og hos

ALVALDI,
Lyngbyvej 34, København. Telefon Strand 278 x.
Vor Repræsentant, der besøger Skibene, er Hr. Licht Larsen.

Cognac og Vin Frihavnen, Kjøbenhavn.

Til Proviantering leveres: Fin Champagne Cognac 63 Øre, Scotch Whisky 71 Øre, St. Croix Rom 68 Øre pr. Liter. Alt i Ankere paa 40 Liter. — Anker gratis. — Ankere paa 20 Liter betales med 2 Kr. og paa 10 Liter med 150 Øre. Portvin, Sherry, Rødvin 75 Øre pr. Fl., inkl. Fl. CHR. FUNDERS EKSPORTFORRETNING
Kontor: Baggesenegade 20, Kjøbenhavn.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreklædning.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Hølmens Kanal 22.** Telegram-Adresse: **Copenaure** Telefon-Nr. **42**

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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.

Telegram-Adresse: „Vincoba“. Telefon 3283.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6896. Kjøbenhavn K.

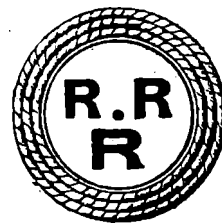
Teknisk Maskinforretning.

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.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

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.
Caribøllermann, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 22. Juni 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403. — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higglasons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.



Tekn. Maskinhandel.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Friløjer Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislister.



Julius F. Schierbeck
Firm: grundlagt 1858.
Amaliegade 41, København.
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af
TAIFUNTRØSSERNE
Specialforretning i Beg. — Haverikommisionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Skibshypothekbanken
Filiat af hollandsk Bank i København Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052,
giver 1ste Prioritets-Laan i Frægtskibe.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, 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“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog, 3 (Panoptikon), Tlf. H 459 **Skibshypothekbanker** **Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar**

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensjoner.

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, Rthelbronce 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.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.

København. C. Telf. H. 1728.

Waterclerck,

12 Aars praktisk Uddannelse,
søger Plads hos Mægler eller
ved Skibshandel til Aug. eller
Septbr. Billet, nrk.: „312“,
modt. Bladets Kontor.



Prima Rugbrød

til

Skibsproviantering.

Telefon 492

Husk

Petersen-Faxe's
Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d.
3. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Stationsbyens Fore-
dragssal paa Landsudstillingen i Aarhus med følgende
Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
 2. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de
efter Tur fratrædende samt af 1 Medlem i Stedet
for Formanden, der ønsker at fratæde udenfor Tur.
 3. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1909.
 4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalfor-
samlingens Afholdelse i 1910.
 5. Fastsættelse af Honorar for Foreningens Sekretær og
Kasserer.
 6. Valg af 1 Medlem til Bestyrelsen for „Danske Skibs-
rederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“.
 7. Lov om Tilayn med Sejlskibe m. m.
 8. Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie.
 9. Forslag fra Kredstyrelsen for Ærø Kreds om Æn-
dring i Foreningens Love § 2.
 10. Forslag fra 2 Medlemmer om en Sammenslutning af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk
Sejlskibsreder-Forbund, saaledes at førstnævnte For-
enings Navn bibeholdes.
 11. Diskussion om Ordningen af Navigationsvæsnet.
 12. Forskelligt.
- Paa denne Dagsorden vil eventuelt senere blive opført
flere Punkter.

Kjøbenhavn i Juni 1909.

P. B. V.

P. Rehnitzer,
f. T. Formand.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

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.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havest til Salg.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Frederik Hansen

Skibe.

Skibsproviantering.

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.

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.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasse Kod anvendes

Forlang Prisliste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 455 & 500.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Skib til Salg.

Skonnertbrig „Berthel“, der maaler 166¹²/₁₀₀ Netto Reg-
Tons, laster c. 95 Standere og 600 Tons Kul, liggende i Svend-
borg er til Salg. Skibet er stærkt og godt samt vel udrustet.

Handel afsluttes med Sagfører Valdemar Andersen,
Odense, eller med Sagfører Chr. Poulsen, Svendborg.

Kjøbenhavn, d. 22. Juni 1909.

Ny spansk Skibsafgift. »Shipp. Gaz.« omtaler en ny spansk Lov om Skibsafgift, som træder i Kraft d. 1. Januar 1911. Den refererer til den spanske Damperafgift, som har været paalagt Skibe, der besøger spanske Havne, og bestemmer, at alle Dampskibe, baade inden- og udenlandske, som kommer til Halvøen eller de Baleariske Øer med Ladning eller Passagerer fra fremmede Havne, skal betale en Afgift af 0,75 Peseta pr. Netto Reg.-Ton.

Det er fastsat, at denne Afgift skal reduceres til 0,50 Peseta, forudsat at Rummene for de Varer og Passagerer, Skibet bringer, ikke overstiger dets halve Register-Tonnage, og at, naar et Skib har betalt 0,50 Peseta og derefter successivt anløber andre af Halvøens eller de Baleariske Øers Havne for Indlastning, hvorved dets hele Ladning kommer til at overskride det halve af Skibets Netto Register-Tonnage, skal det betale 0,25 Peseta for hver Netto Reg.-Ton i den Havn, i hvilken Skibet under Rejsten tager den overskydende Del af Tonnagen om Bord. Skibene kan selv vælge, om de vil betale Afgiften hver Gang eller betale den forud for 12 Maaneder, med en Afgift af to Peseta for hver Netto Reg.-Ton.

I Anledning af at den engelske Damper »Woodburn« er blevet beskudt med skarpe Skud, da den kom i Nærheden af en russisk Orlogseskadre i den finske Skærgaard, henleder vi Opmærksomheden paa, at *Dansk Søfartstidende*, i Nr. 73 for den 13. November 1908, har optaget de Regler som er fastsat af Marinestaben i St. Petersborg, for Handelsskibes Forhold overfor russiske Krigsskibe i russiske Farvande.

Vi har modtaget følgende:

Artlige Børn »be'r« ikke om noget, men de faar heller ikke noget.

Et gammelt Ord, men ikke desto mindre et sandt Ord. Ja, hvor maa Sømænd ikke være artige, ikke alene »be'r« de ikke om noget, men de tager mod alt, bliver sjoflet, misbrugt, forfordelt fra den Dag, de gaar til Søs, til den Dag, de gaar i Land. — Hajer i Land — Hajer i Søen.

Dansk Søfartstidende ligger foran mig. Jeg læser: »Dampskibsfører, 25.000—30.000 Kr., dygtig og intelligent.« 25.000—30.000 Kr., mine Herrer, og Pladsen er Deres, vær saa artig — ingen højere! — Naturligvis skal De være intelligent, dygtig og dannet — særlig dannet. Vi har hørt det saa lidt og vi véd det saa godt. Derfor bliver der jo ogsaa indtaget en Art finere Søfolk — noget non plus ultra — i »Viking«.

Men véd De. De med de 30.000 Kr., som der fiskes efter i Søfartstidendes Annonce, hvad De gaar ind til? Véd De, hvad det betyder for Dem? Véd De, hvad det betyder for Standen? — Jeg tror det ikke. — De mister Deres Penge, og Standens Anseelse gaar fløjten! Betyder disse to Ting noget for Dem, saa lyt!

Fra alle Sider hugges og puffes der til os, selv vor ny Minister for Handel og Søfart undser sig ikke derfor (»Viking«-Affæren). Hvorfor vil De saa være med til at danne nyt? Nyt til Skade for Dem selv, til Skade for Landet, til Skade for Standen! Hvad tror De, en Reder regner Dem for, naar han har faaet Deres Penge? Hvad gav de ærede Rederier ikke »Viking«s Bestyrelse Tilsagn om, fra regnet nogle ganske faa; Hatten af for dem!

De gav Tilsagn om, at saa snart Drengene var store, skulde de fortrinsvis faa Ansættelse som Styrmand og senere som Førere. Vi var ikke fine nok. Vor Uddannelse kunde gaa an, men med Almendannelsen var

det sløjt. Vil De med Deres 30.000 Kr. skabe, eller være med til at skabe, Virksomheder og siden smides væk! —

Mo'ren har gjort sin Tjeneste, Mo'ren kan gaa!

Har De tjent Deres Penge saa let? — Nej. De har erhvervet Deres Penge ved Slid og Slæb, ved aarelangt Arbejde mange, mange Mil fra Deres Kære: enten det nu er paa de store Have i Tropernes brændende Sol, ved Sejlads paa Island eller Grønland, eller de er samlet ved Sejlads paa Nord- og Østersøen, saa har De møjsommeligt sparet Skilling paa Skilling. De har jo Deres lille Sejlskib, hvor De er fri og uafhængig, De kan slutte selv, kort sagt, De er Manden, hvorpaa alt beror! Og alt det vil De kaste bort tilligemed Deres surt erhvervede Skilling. 30.000 Kr. for en Skorsten og saa Ærgrelser og Vrøvl her og der, Vrøvl med Maskinmestre, Ærgrelser af Mandskabet, udskældt, mistroet og haanet af Deres Reder. En Nikkedukke, der ikke en Gang faar Lov til at tænke. De, der før handlede frit, brugte Deres Hjerne, kan De finde Dem i at være bunden paa Hænder og Fødder? Nej, og allert nej! — Og tror De, at De tjener mere? At De forbedrer Deres økonomiske Kaar? Rederen vil smøre Dem om Munden med, at De faar Drikkepenge (»Gratifikationer« kaldes det jo med et finere Navn) her og der. Senere gør De Kontrakter saa med Per og saa med Poul. Folk, som De ofte hverken kan have Tillid til eller Agtelse for, og Deres Drikkepenge, ja, de er lig Nul. Gage og Kaplak, Drikkepenge, Returkommissioner etc., vil i disse Tider variere mellem 3.000 og 4.000 Kr. Af Deres 30.000 Kr. vil De med Lethed faa 5 pCt. i gode Papirer eller rigtig sikre Kreditforenings Obligationer til 4½ pCt. Søg saa en lille Stilling, og jeg tror De vil leve tilfreds og glad.

Eller behold Deres Skib til vi faar en Aktielov, til De faar Garanti for, at De ikke smider Deres Penge i et Danaidekar. Behold Deres Penge til Rederen kan give fast Gage, saa De ikke, som nu, vil være henvist til at ligge den sammen. Behold Deres Penge til Rederen giver Tilsagn om ikke at foretrække »Viking« Drengene. Behold Deres Penge til Rederen lærer at behandle sine Skippere høfligt.

Nu er De advaret! Hvis De trods alt tager Aktier, vil De rimeligvis om faa Aar staa med værdiløse Aktier og — megen Erfaring — og den er dyrekøbt.

Trampskipper.

Højesteretsdom.

Ved Slutseddelen af 28. August 1907 købte Handelsfirmaet J. J. Larsens Odensefilial af Firmaet »The Southern Cotton Oil Co.« i New York c. 1.250 Tons Bomuldsfrøkager cif Nyborg som første Losselhavn, 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 Chal-

mette, 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 lød 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 indfrie de 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 Aflededokumenterne indfrie des, og Varerne ankom, 6 sh. lavere pr. Ton end Indkøbsprisen, og 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 det gjorde gældende, at Firmaet ved Konnossementernes urigtige Angivelser om Afskibningen var bleven hindret i at refusere Partiet og derved have lidt et Tab svarende til 6 sh. pr. Ton eller af ialt Lstr. 352.5.0 eller i dansk Mønt Kr. 6,456.74. Handelsfirmaet J. J. Larsen lod den 23. Januar 1908 i Nyborg foretage Arrest i et Skibet tilkommende Fragtbeløb, hvilken Arrest Parterne dog nogle Dage efter enedes om at lade bortfalde, idet Firmaet C. K. Hansen af København indgik paa at indestaa som Selvskyldnerkautionist samt modtage Søgmaal paa Skibets Vegne for den Forpligtelse, der maatte paahvile »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.

Handelsfirmaet J. J. Larsens Odensefilial anlagde nu Sag ved Sø- og Handelsretten, hvorunder det paa-stod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet »Sark« tilpligtet at betale de fornævnte Beløb med Renter og Sagens Omkostninger.

Under den af Skibets Besætning aflagte Søforklaring 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 Lasteplads, 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) undertegnede 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 Lasteplads, flere Gange daglig var til Stede paa Clements Kontor. Først den 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 yderlige 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 højt kunde udledes et stiltiende Samtykke i saa Henseende for den Del af Nyborg-Lastens Vedkommende, der skulde indtages i Chalmette.

Sø- og Handelsretten udtalte: 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 rati-haberede af Kaptajnen.

Under Hensyn til Konnossementets Betydning som Omsætningsdokument og netop, fordi det i saa stort Omfang er blevet Skik og Brug, at Konnossementer udstedes af Agenter og Mæglere i Skibsførerens Sted, maatte Kaptajnen under de her foreliggende Omstændigheder d. 28. 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.

I nærværende Tilfælde maa Retten gaa ud fra, at Konnossementernes Udsteder har antedateret dem ikke blot med fuld Viden om Betydningen af, at Konnossementerne lik 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. 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.

Denne Dom indankedes for Højesteret, der stadfæstede Dommen samt paalagde Appellanten at betale Sagens Omkostninger med 400 Kr. samt Kr. 10.00 til Justitskassen.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 16/1909, afsagt d. 28. April 1909. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Damperen »Heimdals« af Tønsberg.

Lørdagen d. 12. December 1908 ved Middagstid grundstødte Damperen »Heimdals« af Tønsberg paa Vest-siden af Sjællands Rev. Skibet, der maatte 2,998 Brutto Reg.-Tøns, var paa Rejse fra New Orleans til Svendborg, Vejle og Odense med en Ladning bestaaende af Oljekager i Sække, Olje i Fade og en Del Brædder. Skibet, der inden Grundstødningen havde foretaget hyppige Lodskud og stoppet Maskinen, stødte kun med ringe Fart; det kom til at staa paa en stenet Grund. Der blev gjort flere forgæves Forsøg paa at komme af Grunden ved et udsat Varpanker, men det blev hver Gang hevet ind. Svitzers Bjergningsdamper »Helsingør« og »Valkyrien« ankom til Strandingsstedet. »Heimdals« Fører vilde først ikke modtage disse Dampers Hjælp, men da Skruen nu begyndte at slaa mod Sten, og da det efter en nøjagtig Undersøgelse af Dybden rundt Fartøjet fandtes umuligt at faa Skibet af Grunden uden Hjælp, sluttede han Kontrakt med Bjergningsdamperne. Efter at der var telegraferet til Kjøbenhavn efter Lægtene, begyndte de to Bjergningsdamperne at slæbe, men paa Grund af talrige til Dels meget store Sten, der omgav Skibet, maatte der arbejdes med stor Forsigtighed. Den 14. kom Damperen »Bien« og to Lægtene til Stede, og der lossedes nu ved Hjælp af Bjergere fra Land hele denne og den følgende Dag, medens Bjergningsdamperne under Medvirking af Skibets egen Maskine fortsatte Slæbningsarbejdet. Efter at c. 364 Tons af Ladningen var udlosset, lykkedes det endelig Onsdag Morgen d. 16. at faa Skibet flod.

Ved den foretagne Dykkerundersøgelse viste det sig, at Skibet havde faaet betydelig Bundskade med mange og store Buler, ligesom Skruen var stærkt beskadiget og Maskinen en Del medtaget, dog ikke mere end at Skibet efter Flotbringelsen kunde fortsætte sin Rejse.

De bjergede Værdier er ansat til c. 561,000 Kr. (heraf for Skibet i beskadiget Stand c. 83,000 Kr.), og Værdien af Bjergernes Materiel er af dem opgivet til omtrent samme Beløb, nemlig 560,000 Kr.

Efter at den mellem Parterne afsluttede Voldgiftsoverenskomst var bleven opsagt, har nu Citanterne, A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, indbragt Sagen her for Retten og paastaat det indstævnte Firma tilpligtet at betale Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder findes en Bjergeløn af 48,000 Kr. med Renter som paastaat at være passende, medens Sagens Omkostninger vil være at ophæve som indbefattet i fornævnte Beløb.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Erstatning for Udgifter ved Garanti i Tilfælde af Arrest.

Redere, som har haft deres Skibe arresteret i britisk Havn, vil have gjort den Erfaring, at selv om Arresten ikke opretholdes, idet den Fordring, for hvilken Arresten

er bleven gjort, befindes at være uberettiget, saa har dog Rederiet selv maattet betale de ofte ikke ubetydelige Omkostninger, som har været forbunden med at stille Garanti for at faa Skibet fri. Det forekommer Foreningen, at dette er en ganske urimelig Regel, som kan lede til, og som faktisk ogsaa leder til, at den lette Adgang til Arrest paa Skibe i britiske Havne misbruges. Engelsk Lov udelukker altsaa Rederierne fra at kræve Omkostningerne ved saadanne Garantier erstattet, selv om Arresten befindes at have været ulovlig.

I De forenede Stater er Rederierne desværre allfor ofte udsat for brutal Behandling med Hensyn til Arrest paa Skib. Saadan Arrest foretages ofte for Beløb, der ikke staar i noget omhelst rimeligt Forhold til det Pengebeløb, som Rekvirenten i heldigste Tilfælde kan vente sig tilkendt. Det er vistnok ogsaa der Hovedreglen, at Rederne selv i graverende Tilfælde af saadan Art ikke faar tilkendt Erstatning for de meget betydelige Omkostninger, som Tilvejebringelse af en Garanti kan medføre. Foreningens Advokater i New York oplyser imidlertid, at det i al Fald i enkelte Stater synes, som om Domstolene vil slaa ind paa en anden og rimeligere Praksis. Nogen fast og ensartet Praksis i Staterne eksisterer der ikke, forsaavidt angaar dette Spørgsmaal.

Foreningen havde fornylig for en belgisk Domstol en Proces, der som alle Processer i Belgien varede gennem adskillige Aar, og som indledes med, at Rederiet havde at stille en Garanti af Fres. 22,000 som Sikkerhed for en fremsat Fordring, da Skibet ellers vilde blive arresteret. Sagen opløses af Foreningen og blev vundet gennem to Instanser. Foreningen nedlagde da Paa-stand paa, at Befragterne skulde godtgøre Rederiet Omkostningerne ved Arresten, men da de nægtede dette, blev der anlagt særskilt Sag, i hvilken Dom nu er afsagt med det Resultat, at Befragterne blev dømt til at betale Rederiet omtrent Fres. 1,800 som Erstatning for Omkostninger i Anledning af Garantien.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke foregaaet nogen væsentlige Svingninger siden sidste Indberetning, og Raterne er vedvarende lave. Danmark har kun faa Laster til Østersøhavne; Tyskland er tomt for Kornlaster, og Trælaster belinger en saa lav Rate, at det ikke lønner sig; Rusland er fremme med nogle Oljekager for senere Afskibning; Bottenhavel er mat, og der er ikke foregaaet ny Salg til Bedring af Markedet, medens flere Ladninger er bortsluttet til aldeles meningsløse Rater. Som sædvanlig er det Rederne i Østersølandene, der bidrager deres til at holde Raterne nede. Vestsverig har meget lidt at byde paa, medens Østnorge har nogle flere Nole-ringer af Islaster til saa lave Rater, at Forretning er vanskelig. Returfragter Vest fra har alter bedret sig, idet der er nogle flere Ladninger fremme i Kul og Foderstoffer, men Udsigterne for denne Fart vil være afhængig af, om Konflikten med Minearbejderne paa Østkysten ordnes uden Strejke.

For de mindre Skibe er der saa godt som ingen Forandringer foregaaet siden sidste Beretning; Danzig sluttede for Juni Afadning 5 M. for Rug og notéer pr. Juli $4\frac{1}{2}$ à $4\frac{3}{4}$ M.; derimod er det fra de øvrige nordtyske Havne usædvanlig flovt, og de enkelte Ladninger, der kommer i Markedet, optages gennemgaaende straks af de paa de paagældende Pladser liggende Skibe og

noteres saaledes slet ikke ud. Fra Libau kan aller pr. Juli placeres nogle Skibe for Oljekager til 6 M., hvortil der er sluttet.

Sydsverig er lidt bedre og udbyder atter Ladninger til Swinemünde, Sassnitz og Kiel; derimod er de vest-svenske Pladser saavel som Sundhavnene vedblivende meget flove.

Kjøbenhavn sluttede for Hvede til Assens 10 $\frac{1}{2}$ Øre, Odense 12 Øre og for Hørfrokager til Kolding 12 Øre, ellers er det stille derfra, men der er heller ikke mange fragtsøgende Skibe.

Fra Sø og Land.

Fortrinlige Resultater med Undervandsklokkesignaler er fornyligt opnaet af Hamburger Damperen »Vandalia» fortæller »Hamb. Beilage». Damperen styrede d. 24. Februar Kl. 8 Morgens i Nærheden af New York efter Ambrose Fyrskib. Dettets Damp sirene blev hort i en Afstand af c. syv Sm.

Da man havde løbet endnu to Sm. meldte den i Skibets Forpeak posterede Officer, at et Undervandsklokkesignal tydelig kunde høres om Bagbord. Fyrskibet blev nu bragt om Styrbord ved en Kursændring, som straks blev bemærket i Forpeaken. Efter at der var blevet ankret to Sm. fra Fyrskibet, kunde dets Taagesignal, der i Begyndelsen var blevet hort meget tydeligt, af og til ikke mere høres, undertiden høret det kun svagt. I Forpeaken derimod var Undervandsklokkesignalet, lige som for, tydelig hørligt og desto tydeligere jo dybere man steg ned i Peaken. Ved Gulvet af Forpeaken kunde man uden Hjælp af noget Instrument tydelig skælne Adskillelsesintervallerne, medens man i de højere beliggende Rum maatte lægge Øret til Garneringen eller til en Tværbjælke for at adskille Intervallerne. Soen var meget urolig paa den Tid lagttagelsen skete. Senere blev Klokkesignalerne fra Nordney-Fyrskib, Weser Fyrskibet og »Elbe I» ligeledes hort i Forpeaken, i fire Sm.s Afstand. Fyrskibet »Elbe I» Undervandsignal blev hort to Sm. længere end sammes Taagesirene. Denne sidste lagttagelse er overordentlig interessant med Hensyn til de sædvanlige Taagesignalers notoriske Upaalidelighed.

Fra Cand. pharm. John Hærrensens Oliefabrik Olskind i Kastrup er fornyligt bragt en ny Opfindelse i Handelen vedrørende Knaphuller i Oljetoi.

Knaphullet er forfærdiget af et Stykke stærkt Chromlæder uskaaret paa en saadan Maade, at dette opnaar en ganske overordentlig Bøjelighed, og Knappen kan bringes ind og ud uden mindste Vanskelighed. Herved opnaas den Fordel, at man selv i den stærkeste Kulde hurtigt kan iføre og afføre sig Oljetoi uden Fare for at faa Knapperne revet af.

Havarier og Forlis.

Dsenys. 3/m. Skonnert af Riga, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Aalborg til Hjemstedet med en Ladning Raakridt paa Grund ved Hals. Ved det senere indtrædende Højvande kom Skibet atter slot.

Elisabeth, Skonnert af Odense, fik den 15. ds. en mindre Hldos om Bord, da det laa i Odense Havn. Branden, der antagelig skyldes Selvantændelse, blev hurtigt bekæmpet. Skaden er kun ringe.

Sophie, Skonnert af Vejle, der, som meddelt, kom paa Grund ved Trellens d. 7. ds., er med Assistance af en Motorbaad atter kommen flot og indbragt til Fredericia.

Sylfid, 3/m. Skonnert af Råå, kom d. 17. ds. paa Grund lidt Syd for Helsingborg. Svitizers assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Kaptajn H. J. Rasmussen, Faaborg, har i Følge »Eco Avis» solgt den ham tilhørende Skonnert »Inca», der er bygget i Barth i 1877.

Skibet, der maaler 60 Netto Reg.-Tons, er solgt til Styrmand Christensen, Ommel pr. Marstal.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsfører fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Eneste Specialitets-Værket for Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Posidon».

Løvstræde 9.

Telefon 6025.

Skibsbygningmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronce-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Frankæder, Staaltrosser, Koojer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Grimsby 19./6. fra Rotterdam. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 7./6. herfra. — Algarve, Borries, dokker her. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 20./6. til Arendal. — A. N. Hansen, Pnasse, afg. herfra 19./6. til Riga. — Antwerpen, Madsen, afg. Cadiz 18./6. til Lissabon. — Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 19./6. — Arno, Strubberg, ank. Malaga 21./6. — Aurora, Fischer, afg. Riga 19./6. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Reval 17./6. fra Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. hertil 18./6. fra Hull. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 17./6. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 19./6. til Reval. — Christian IX, Holm, ank. Danzig 20./6. herfra. — Dagmar, Bøgvad, pass. Brunshüttel 19./6. for Barcelona. — Douro, Søberg, afg. Peruau 19./6. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 21./6. fra Libau. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 14./6. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. London 20./6. — Garonne, Kromann, ank. hertil 20./6. fra Donkerque. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 19./6. herfra. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 15./6. fra Kristianssand. — Hengest, Munch, ank. hertil 20./6. fra Havre. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 19./6. herfra. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Palermo 20./6. fra Messina. — J. Lanthia, Simonsen, ank. hertil 21./6. fra Königsberg. — Kasan, Hansen, pass. Holtemau 21./6. for Libau. — Kentucky, Andersen, ank. hertil 18./6. fra Filadelfia. — Kursk, Gommessen, afg. Antwerpen 20./6. hertil. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 19./6. til Hull. — Loire, Craignou, afg. Kotka 12./6. til Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. herfra 19./6. til Riga. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 17./6. fra Libau. — Moskva, Jønsen, afg. Riga 19./6. hertil. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Tunis 20./6. til Piræus. — Nordjylland, Krugh, ank. Antwerpen 18./6. fra St. Petersburg. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. Petersburg 18./6. herfra. — Omsk, Harder, ank. Hull 16./6. fra Libau. — Oscar II, Hempel, pass. Dunnethead 18./6. for New York. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Boston 16./6. herfra. — Perm, Christensen, ank. Libau 17./6. fra London. — Pregel, Iversen, ank. Riga 21./6. herfra. — Riherhuus, Bonnellykke, ank. hertil 21./6. fra Riga. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 17./6. fra Riga. — Saxo, Larsen, ank. Königsberg 18./6. herfra. — Texas, Lissner, afg. Jacksonville 10./6. til Danzig. — Tiber, Beck, afg. Swansea 18./6. til Genua. — Tyr, Thanning, ank. hertil 21./6. fra Windau. — United States, Wulff, ank. Kristiania 21./6. fra Kristianssand. — Viking, Meyer, ank. Stettin 20./6. herfra.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Aarhus 17./6. — Mikhail Outchoukoff, Harboe, ank. Swansea 6./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Preston 12./6. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Nicolajeff 9./6. — Helmer-Moreh, Thorsoe, afg. Cork 9./6. til Miranichi. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Rotterdam 17./6. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Petersburg 18./6. til Donkerque. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Swansea 17./6. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Ghent 18./6. til Burnt-island. — Johan Siem, Nielsen, ank. Grimsby 17./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersburg 12./6. — Newa, Dahl, ank. Aarhus 15./6.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Methil 18./6. — Nautik, N. Th. Nielsen, ank. Liverpool 19./6. — Nordsoen, Gram, afg. Frederikshavn 17./6. til Lovisa. — Nexos, Basse, ank. Tuborg 18./6. — Gerda, Iversen, afg. Eastbourne 17./6. til Newcastle. —

Ellen, Hansen, ank. Ipswich 16./6. — Fylla, Lauritsen, ank. Cardiff 15./6. — Cito, Jepsen, ank. Antwerpen 18./6. — Napoli, Brinch, afg. Helsingfors 19./6. til Råfsö. — Bodil, Uldall, afg. Odense 19./6. til Sundsvall. — Nerma, Schiff, ank. Nantes 15./6. — Alfa, Sørensen, afg. Esbjerg 19./6. til Methil. — Hebe, Gregersen, ank. London 17./6. — Inger, Larsen, ank. La Rochelle 19./6. — Johanne, Mikkelsen, ank. Swansea 16./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Boness 17./6. til Svendborg. — London, Bom, ank. Swinemünde 17./6. — Paris, Thulander, ank. Kronstadt 11./6. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 9./6. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 15./6. til Brest. — Wien, Bock-Hansen, afg. Petersborg 17./6. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 12./6. til Dakar.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Antwerpen 13./6. — Alexy, Lorentzen, ank. Kemi 18./6. — Daguy, Sørensen, afg. Leimwerder 16./6. til Genua. — Mary, Clausen, ank. Geste 18./6.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Reval 19./6. — Brattingsborg, Sørensen, ank. Soua 9./6. — Flynderborg, Andersen, afg. Seaham 17./6. til Kronstadt. — Fredensborg, Fischer, ank. Petersborg 19./6. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Königsberg 18./6. til Jacobstad. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Kronstadt 16./6. til Hull. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 19./6. — Rosenborg, Schultz, ank. Repola 16./6. — Skanderborg, Jensen, ank. Newport 15./6. — Stjergelborg, Lund, afg. Petersborg 11./6. til Bordeaux. — Stjerneborg, Lund, afg. Blyth 19./6. til Frederikshavn. — Soborg, Hansen, ank. Bone 15./6. — Uranienborg, Schmidt, afg. Dordrecht 15./6. til Genua.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Riga 16./6. til Antwerpen. — Klampenborg, Winther, ank. Rouen 19./6. — Marselisborg, Larsen, ank. Spezzia 15./6. — Silkeborg, Pedersen, afg. Petersborg 19./6. til Terneuzen. — Skodsborg, Agerlin, afg. Kristinestad 12./6. til Cardiff. — Tuborg, Schmidt, afg. Petersborg 18./6. til Terneuzen. — Ulfborg, Jørgensen, afg. Hull 18./6. til Kronstadt. — Vordingborg, Palsbo, afg. Hull 18./6. til Pernau. — Aggersborg, Jørgensen, afg. Wiborg 15./6. til Caias. — Dansborg, Svendsen, ank. Petersborg 21./6. — Jægersborg, Larsen, afg. Sunderland 19./6. til Kronstadt. — Kallundborg, Nielsen, ank. Velzen 20./6. — Taaruborg, Matzen, ank. Windau 20./6.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Blyth 17./6. til Liban.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Swansea 17./6. til Nizza.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. København 21./6. til Windau.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Burntisland 19./6. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Petersborg 12./6.

Havet. Fyen, ank. Riga 16./6.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Terneuzen 19./6. til Sunderland.

Ostasiatisk Kompagni. Indien, Berg, ank. Antwerpen 14./6. — Siam, Cortsen, afg. Hongkong 12./6. til Shanghai. — Tranquebar, van Deurs, afg. Marseille 14./6. til Havre. — Cathay, Kruse, ank. København 15./6. — Bandon, Thomsen, ank. Antwerpen 18./6. — Pangan, Knudsen, pass. Perim 11./6. til Colombo. — Biantang, Gabe, afg. Bangkok 14./6. til Sabang. — Samui, Licht, pass. Perim 14./6. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. København 9./6. — Sibirien, Rambusch, ank. Bombay 5./6. — Cambodia, ank. København 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 18./6. til St. Kitts. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 18./6. til London. — St. Jan, Ingemann, ank. København 11./6.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Sundsvall 16./6. — Erindring, Nielsen, ank. Pauhouffeur 18./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Leith 18./6. — Helene, Sørensen, ank. Libau 19./6. — Agnete, Petersen, ank. Tyne 17./6. — Hermia, Hansen, afg. Pernau 18./6. — Alice, Schultz, afg. Burntisland 16./6.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Flensborg 16./6. — Svend, Schmidt, ank. West Hartlepool 12./6. — England, Andersen, ank. Helsingør 1./6. — Holland, Poulsen, ank. Karrebæksmünde 19./6. — Rusland, Madsen, afg. Methil 18./6. — Annette Furness, Larsen, ank. Swinemünde 17./6. — Europa, Hansen, ank. Methil 17./6.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Hamburg 15./6. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 15./6. til Antwerpen. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 16./6. — Washington, Nielsen, ank. Hungerborg 16./6. — Nivingston, Svendsen, ank. Windau 12./6.

Frem. Austa, Bagger, ank. Randers 17./6. — Freja, Nielsen, ank. Randers 17./6. — Vera, Thing, afg. Petersborg 16./6. til Kristiania.

Skandia. Gølfaxe, Ankersen, ank. Kotka 14./6. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Burntisland 19./6. — Rimfaxe, Faber, ank. Lübeck 17./6. — Schuch Steenberg, Theiland, afg. Råfsö 17./6. til Antwerpen.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Neufahrwasser 17./6. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Libau 17./6. til Newcastle o. Tyne. — Ove Gjedde, Jans, ank. Ghent 16./6.

Høimdal. Anine, Leth, afg. Mesaine 13./6. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Dieppedalle 20./6. — Martha, Christensen, ank. Tyne 17./6. — Elna, Ratje, ank. Archangel 5./6. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 14./6. — Simone, Møller, afg. Soroka 18./6. — Jeanne, Løfler, ank. Dunckerque 21./6. — Vera, Riso, afg. Ghent 19./6. — Daisy, Lagesen, ank. Umeå 19./6.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ligger i Helsingør. — Lars Kruse, Mathiesen, ligger i Yppilla. — St. St. Blicher, Christensen, ligger i Burntisland. — Peter Willemoes, Møller, pass. Frederikshavn 20./6. for Ghent. — H. C. Andersens, Rasmussen, afg. Aalborg 18./6. til Ulcåborg. — N. F. Hoffding, van Deurs, ligger i Ulcåborg. — N. G. Petersen, Bloch, ligger i Stockholm. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Brahestad 20./6. til Swinemünde. — Ajax, Brørsen, ligger i Antwerpen.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Copley, Pedersen, ank. Junin 6./6. — Prins Valdemar, Hansen, afg. Delagoa Bay 25./5. til Newcastle N. S. W.

Æra. Yrsa er den 3./6. prajet paa 42^o N. Br. 25^o V. Lgd. — Svip, Jensen, ank. Halmstad 16./6. — Alf, Hansen, ank. Swinemünde 16./6. — Aron, Schmidt, ank. København 15./6. — Dana, Pedersen, er ank. til Laguna de Terminos. — Hydra, pass. Dover 14./6. vestg. — Henry, Bager, ank. Solvesborg 17./6. — Smart, Christensen, afg. Söderhamn 14./6. til Littlehampton. — Apollo, Albertsen, ank. København 17./6. — S. L. Weber, Hansen, ank. Laurvik 17./6. — Karen, Albertsen, ank. Svendborg 17./6. — De tvende Brødre, Boye, ank. Skien 17./6. — Rigmor, Petersen, ank. Swinemünde 18./6. — Diana, pass. Dover 15./6. østg. — Ruth, Nielsen, ank. Heiligenhafen 18./6. — Phoenix, Rasmussen, ank. Svendborg 18./6. — Skirner, Rasmussen, ank. Torguay 18./6. — Laura, Jensen, ank. Tvillingate N. F. 19./6. — Express, Rasmussen, ank. Hasle 18./6. — Concordia, Madsen, ank. Wisby 19./6. — Amor, Rasmussen, ank. Sletten 18./6. p. R. t. Goole. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Petersborg 18./6. — C. M. Petersen, Rasmussen, ank. Tvillingate 18./6.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 22. Juni 1909. — Højesteretsdom. — So- og Handelsretsdomme. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Bryg selv Deres Øl om Bord.

Tor Ølurt til Hurligbrygning faas hos de fleste Skibshandlere og hos

A/s ALVALDI,
Lyngbyvej 34, København. Telefon Strand 278 x.
Vor Repræsentant, der besøger Skibene, er Hr. Licht Larsen.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

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.

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.

**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. Houllberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.



faas hos de fleste af Landets
**Skibs- og
Provianteringshandlere**

Jacob Holm,
Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: "HOPPE"

St. Petersburg
Tigr.: "Hansen"

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Tigr.: "Hansen"
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Herörsand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.
Garanterar reell behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.

Etabl. 1887

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: "Cadenius", Scott's
& Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

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.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: "Søborg".

Telefoner 56 & 1409.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmæglere

Telegr.-Adr.: "Holmström".

Prima Referencer.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankrø, Kæder etc.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Bilkkeneslager. 28165

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

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.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

"S/P Progres" "S/P Avance".

Carl & Chr. Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

„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.

AVERTISEMENTSPRIS.

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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Fredag den 25. Juni 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af 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 Præliste.



Taifuntrosser
(pat. Tyskl., 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.

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 Statsbanerne • •	Telefon 5601
-------------------------------	--	---	---	-----------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filia: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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. —

Dr. med. Goldsohmidt,
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.

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 **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.

Herrar Redare och Kaptener!

Lossningar och lastningar inom
Hernösands distrikt utföres om-
sorgsfullt och ferm expedition
garanteras till betydligt ned-
satta priser. Har en större fast
anställd arbetarbör af fria och
goda arbetare ej tillhörande no-
gen socialistförening.

Uppgörelse med

Stufvaren Karl A. Sjödin

f. d. Ohlsson Sjödin & Co.

Postadress: Telegramadress:
Sprängsviken Sweden. Sjödin Kramfors.
Rikstelefon 7 Fråno vaxel.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Koføed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMPFABR. YANIA

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 assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
ansøger sig med alt til færdig behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Helge Stabell,
Skibssingeniør.

Konsulent i
Maskin- og Skibsbygning

Hobrogade 10, 1.
Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens
Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger
alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger
for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i
begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

LANDMANDSBANKEN

udsteder **Øksler og Akkreditiver** paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — **Telegrafiske Ud-
betalinger** besørages.

De private Assurandører lim.

tegne 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.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Kjøbenhavn, d. 25. Juni 1909.

Vi har gennem Dansk Sejlskibsrederi-Forening modtaget følgende Afskrift af en Beretning fra den fungerende Konsul i New Orleans, dat. d. 24. Maj 1909:

Foruden de gamle bekendte Havne New Orleans, Pensacola, Mobile og Galveston er der paa Golfkysten fire eller fem andre Havne, som i de senere Aar er bleven uddybet, saa at de vil kunne anløbes og faktisk nu bliver anløbet af Oceandampere; og da disse Fremskridt gaar jævnsides med eller maaske rettere skyldes en tilsvarende Udvikling overalt i Golfstaterne med en deraf følgende livligere inden- og udenrigsk Handel, følger det af sig selv, at disse nyere Havne vil vinde Terræn for den internationale Skibsfart og Handel.

Da Rederier i andre Lande synes at følge disse Uddybningsarbejder og andre dertil knyttede Forbedringer med megen Opmærksomhed, og da det bekendte engelske Rederi Frederick Leyland & Co., der fra Liverpool og London har Skibe i regelmæssig Fart paa New Orleans, for nylig har ladet Havneforholdene ved Pascagoula, ligesom tidligere ved Gulfport, undersøge, saa vil efterfølgende af Vicekonsul Donald i Mobile hertil indsendte Meddelelser antagelig være af Interesse.

I Følge disse Meddelelser er der paa Horn Island Bar 22' Vand ved alm. Lavvande. (Horn Island ligger c. 10 Sm. fra Kysten og benyttes for de større Dampers Vedkommende som Ladeplads for Byerne Pascagoula, Scranton og Moss Point).

Den officielt tilladte Lastedybde er 21½' til 22'. Med Højvande kan Skibe gaa ud lastet til 23'.

Angaaende Mobile Havn meddeler Vicekonsul Donald, at det officielt tilladte Dybtgaaende er 22' 2"; dog kan Havnemesteren under visse Forhold give Tilladelse til at laste til 22½'. Disse Tal gælder dog kun for Indløbets Vedkommende. Selve Havnen saavel som Bugten er nemlig flere Fod dybere, og Barren ved Fort Morgan kan passeres af Skibe af 25' Dybtgaaende.

En engelsk Damper paa 2,400 Netto Reg.-Tons afsejlede forrige Maaned fra en af Kajerne med 1,600 Standards Tommer og var lastet til 23'.

Vi har modtaget Beretning fra Kjøbenhavns Maskinistiskole for 1907 og 1908, hvoraf ses, at denne er oprettet i 1906 ved en Sammensmeltning af Maskinistiskolen og Lærestalten Teknisk Akademi. Sammenflytningen til de udvidede Lokaler paa Nørrebrogade 13 fandt dog først Sted i April 1907, hvorfor den aarlige Beretning først begynder fra dette Tidspunkt.

I Skolens Direktion besætter Marineministeriet to Pladser. Skoleudvalget bestaar af Direktør E. Vøhtz, Formand, Maskinmester P. Halberg, Maskinarbejder Otto Smith, samt Skolens to Forstandere d'Hrr. A. Grathwohl og C. Nielsen.

Undervisningen ledes, foruden af de to Forstandere, af en Stab paa 32 Lærere, der for de praktiske Fags Vedkommende udelukkende er Teknikere, som i en længere Aarrække har været eller er ansat ved vore største industrielle Virksomheder.

Skolens Formaal er at undervise til de af Stat og Kommune paabudte Eksaminer og Prøver for Maskinister. Maskinpassere, Kedelpassere og autoriserede Installatører af Elektricitet, samt til Optagelsesprøven paa Orlogsværftets Maskinskole. Formaalet med Maskinisteksamen er at uddanne Maskinmestre til Handelsflaaden og Maskinassistenter til Orlogsmarinen. Maskinpasserprøven giver Adgang til at sejle som Assistent i Dampskibe, og med den i Loven fordrede Søfart, tillige som 1ste og eneste Mester i Skibe under 100 Hestes Kraft, i Fiskefartøjer indtil 250 Hestes Kraft, samt til Pasning af Kedelanlæg paa Landjorden.

Kravene til den almindelige Maskinisteksamen er Dansk, Arithmetik, Plangeometri, Rumgeometri, Naturlære, Maskinkære, Maskintegning og Engelsk.

Kravene til den udvidede Maskinisteksamen omfatter omtrent de samme Fag i en videre Udstrækning. Endvidere kan lages en Tillægsprøve i Elektroteknik.

Kravene til Maskinpasserprøven er Diktat, Regning og Hovedtrækkene i Skibsdampmaskinen og Skibskeddens Indretning og Pasning.

Installatørekseamen omfatter baade en teoretisk og en praktisk Prøve.

Til de ovennævnte Eksaminer og Prøver har Skolen undervist.

	1907	1908
I 1. Periode (Jan.—April)	414 Elever	398 Elever
I 2. „ (Maj—August)	292 —	292 —
I 3. „ (Sept.—Decbr.)	347 —	356 —

Kjøbenhavns Maskinistiskole erholder en fast aarlig Understøttelse paa Kr. 1,500.00 af Staten og et aarligt Tilskud af Kr. 3,000.00 fra Kjøbenhavns Kommunalbestyrelse, samt Kr. 1,000.00 fra Dampskibsrederforeningen; men det maa haabes, at Staten inden ret længe vil forhøje sit Bidrag, da en Virksomhed, der hjælper Hundreder af tildele ubemidlede, flittige unge Mennesker frem til Dygtiggørelse i deres Fag, nødvendig skulde arbejde under for store økonomiske Vanskeligheder.

Meddelelser om Is ved Island. I »Efterretninger for Søfarende« vil der fremtidig blive optaget Meddelelser angaaende Is ved Island.

Naar Polarisen optræder ved Islands Kyster saaledes, at den er til Hinder eller Fare for Skibsfarten eller kan antages at blive det i den nærmeste Fremtid, vil der fra de meteorologiske Stationer Isafjærd, Husavik og Seydisfjærd til »Det Meteorologiske Institut« i Kjøbenhavn blive sendt Telegrammer, indeholdende Oplysning om Isforholdene. Disse Telegrammer optages i »Efterretninger for Søfarende«, opslaas uden for »Det Meteorologiske Institut« og paa Børsen i Kjøbenhavn, offentliggøres i Berlingske Tidende, Nationaltidende og Dansk Søfartstidende, og tilstilles Ritzaus Bureau til Afbenyttelse. Endvidere bliver Telegrammerne opslaaet i Thorshavn og paa flere andre Pladser paa Færøerne.

Telegrammerne indeholder Angivelse af Datum og Sted, hvor Isen er observeret, samt om dens Tilstand (om den er tæl, spredt, o. s. v.) og om Vindforholdene, da den observeredes.

Da Telegrammernes Afsendere i mange Tilfælde er udelukket fra ved Selvsyn at observere Isen, er de i stor Udstrækning henvist til Efterretninger fra Skibsførere, Fiskere og andre. Telegrammerne afsendes først, efter at de modtagne Efterretninger har været underkastet fornøden Kritik, og maa antages at være fuldt paalidelige.

Telegrammerne om Is afsendes ikke daglig, men kun naar der foreligger ny, paalidelige Efterretninger.

Forekomsten af enkelte Isskodser telegraferes ikke.

Fra Formanden i »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874« har vi modtaget følgende:

I Anledning af en Artikel undertegnet »A. Ø.« i Dansk Søfartstidende af 18. d. M., skal jeg tillade mig at rette følgende Henvendelse til Indsenderen: Vilde det ikke være nok saa mandigt og modigt at tage Ansvaret for Forfatterskabet til Artiklen, i Stedet for som i dette Tilfælde at skyde med Pile fra et Baghold og derved tillige udsætte sagesløse Personer for en ugrundet Mistanke om at have foretaget denne unoble Handling.

H. V. Bang.

Nordisk Skibsrederforenings 20. Aarsberetning.

Nordisk Skibsrederforening har i disse Dage udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1908, af hvilken vi udtrækker følgende:

Den 31. December 1908 var der i Foreningen indtegnet 1,892,509 Tons mod 1,874,722 Tons den 31. December 1907, saa at Fremgangen i 1908 har været 17,787 Tons. Tonnagen fordeler sig paa de forskellige Lande saaledes:

Norge	1,184,065	mod i Fjor	1,139,548
Sverige	331,615	»	346,819
Danmark	326,098	»	334,345
Andre Lande	50,731	»	54,010

Af Tonnagen er 45,854 Tons indmeldt efter § 7 og betaler 10 Øre pr. Ton, hvorved opnaas, at Foreningen ogsaa overtager de i Lovenes § 7 nævnte Sager, som Assurandørerne maatte overlage, hvis Skibet var forsikret.

Siden sidste Aarsberetning er to af Bestyrelsens Medlemmer afgaaet ved Døden, nemlig Konsul Harald Isachsen og Skibsreder C. Zernichow.

Konsul Isachsen har været knyttet til Foreningen lige siden dens Stiftelse, i hvilken han tog livlig Del. Hr. Zernichow var i en lang Aarrække Medlem af Lokalbestyrelsen.

I Stedet for Konsul Isachsen har Bestyrelsen suppleret sig med Hr. Skibsreder Andreas Olsen i Bergen og i Stedet for Hr. Skibsreder Zernichow med Hr. Konsul Halfdan Wilhelmsen, der altsaa har tiltraadt Lokalbestyrelsen.

I Konsul Wilhelmsens Stilling i Hovedbestyrelsen er Hr. Konsul Adolf Halvorsen, der for Tiden er Formand i Bergens Rederiforening, indtraadt. Samtlige disse Valg indstilles til Generalforsamlingens Godkendelse.

I Dagene den 1ste, 2den og 3dje Juli afholdtes efter Foreningens Initiativ »Det 6te nordiske Søfartsmøde« i

Kristiania, med livlig Tilslutning fra skibsfartsinteresserede i alle tre Lande. Af Sager af almindelig Betydning for Skibsfarten har Bestyrelsen i Aarets Løb behandlet adskillige, hvorfor der er gjort Rede ved udsendte Cirkulærer.

Paa Foranledning af Foreningen til Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne, har Bestyrelsen gennem sine Advokater i London, og ogsaa paa anden Maade, arbejdet paa, at Hjemmenes Bestyrere i visse engelske Havne skal erholde Board of Trade's Tilladelse til at forhyre skandinaviske Søfolk til skandinaviske Skibe. Der underhandles fremdeles om denne Sag. Endvidere kan nævnes: Den kanadiske Kystfart. Private Havneafgifter i Finland. Anerkendelse af danske og norske Dampskibes Maalebrev i svenske Havne. Behandling af Soretssager i Antwerpen. Ring- og Bøjpenge i norske Farvande. Opkrævelse af Fyr- og Lastpenge for Malm fra norske Havne og Afgifter i Følge den norske Toldtarif af Last i Overbygninger med Aabninger.

I Aaret 1908 registreredes 1,119 ny Sager. Af disse blev det nødvendigt at forelægge 217 for Bestyrelsen.

Heraf er vundet 14, tabt 8, forligt 67 (23 med det fulde Beløb), opgivet 8, ikke overtaget 5 og endnu uafgjort 115.

Siden Foreningens Stiftelse i 1889 og indtil Udgangen af Aaret 1908 har der været forelagt Foreningen 9,509 Sager. I de ti Aar der er hængaaet, siden de ny Love traadte i Kraft, har Antallet været 7,780 eller c. 778 pr. Aar.

De fleste af disse Sager er ordnet i Mindelighed gennem Foreningen. Hvor dette ikke er lykkedes, er Sagerne forelagt Bestyrelsen til Afgørelse af, hvorvidt Proces skulde anlægges for Foreningens Regning.

I de nævnte ti Aar er 1,327 Sager forelagt Bestyrelsen. Heraf er vunden 277, tabt 113, forligt 580 (201 med det fulde Beløb), opgivet 96, ikke overtaget 86 og endnu uafgjort 175, saaledes at Foreningen den 31. December 1908 havde i alt 175 Processer (iberegnet Appelsager) verserende for sin Regning i forskellige Lande. Den har i 1908 i alt indkasseret Kr. 500,724.30 for sine Medlemmer. Foreningens Bestyrer er Hr. I. Jantzen i Kristiania.

Ekstrakt af Nordisk Skibsrederforenings Regnskab for 1908.

Indtægter.

Udgifter.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Beholdning pr. 1/1 1908			69,066	31	Drifts-Konto.				
Kontingentbidraget for 1908	137,099	35			Bladhold, Telefon, Avertissement, Kurstab, elektrisk Lys & diverse Smaaudgifter	9,948	70		
Resterer	554	92			Husleje	2,400	00		
	138,544	43			Provision til Foreningens Agenter	6,314	31		
Indbetalte Restancer	122	55			Porto & Telegrammer	5,412	75		
Bidrag for 1909	99	98			Lønninger	35,732	90		
			136,768	96	Trykning af Cirkulærer, Aarsberetninger etc.	2,654	81		
Indvundne Renter			4,084	21	Kontorrekvisiter	3,113	71		
					Rejseomkostninger	1,557	78		
					Generalforsamlingers & Bestyrelsesmøders Afholdelse	2,422	92		
					Lokalbestyrelsen ifl. Lovenes § 19	2,600	00		
					Foreningens Bidrag til Procesførelse & juridisk Bistand	85,920	73		
					Bidrag til Livsforsikringspræmie for Personalet	1,115	00		
					Bidrag til 6. nordiske Søfartsmøde	2,000	00		
								155,193	61
					Inventar og Bibliotekets Forøgelse			629	69
					Kontant Beholdning			54,094	18
					(heri indbefattet Reservecfond, ifl. Lovenes § 27, der nu udgør Kr. 20,306.64)			209,917	48
			209,917	48					

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt nævneværdige Forandringer i nogen Retning. Saa at sige alle Markeder ligger flovt og trevent, navnlig Sortehavel, Azow, Nordamerika og Østen, men Raterne holdt sig omtrent paa samme Niveau som for en Uge siden. La Plata ligger nærmest en Kende bedre, dog med et meget ringe Begær efter Tonnage, men paa den anden Side viser ogsaa Rederne megen Forsigtighed og Tilbageholdenhed. I Østersøen har Forholdene yderligere udviklet sig i gunstig Retning for Rederierne, ikke meget ganske vist, men dog stadig fremad Skridt for Skridt.

St. Petersborg har sidst betalt 1/1 Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/2¼ à 1/3 Antwerpen eller Hamburg, medens der for Kortprops fra Sydfinland til Englands Østkyst har været betalt 24/ à 24/6 pr. indtagen Favn. Riga noterer nu 21/ D/B til Kulhavn paa Østkysten, Hll. 11½ til Holland, Frcs. 28—29 Rouen. Fra Libau kan faas 10½ d. Havrebasis til Antwerpen, Mk. 35 pr. Favn 7 × 7 × 7 Kortprops til Emden eller Rotterdam. Kulfrakterne er stadig flove og Situationen paa Kulpladserne gennemgaaende utilfredsstillende. Man ved endnu ikke hvad det bliver til med den eventuelle Strejke, som saa længe har truet med at ville bryde ud i Wales og Skotland den 1. Juli, og da Ladetørnen tillige overalt er meget stærkt optaget hele denne Maaned, fragtes der kun lidt nu. Raten fra Østkysten til Kronstadt holder sig paa 3/6 à 3/9, til Reval er betalt 3/10½ à 4/, Newfahrwasser 3/9 à 3/10½, Swinemünde 3/9, Horsens 4/1½ (800), Esbjerg 4/1½ (1,100), Aarhus 3/7½ (2,200 med 500 Tons daglig Losning).

Fra Sø og Land.

Øen Kerguelon. »France Australe« i Noumea har gængivet en Del af en Beretning, som er udsendt af det franske geografiske Selskab, angaaende en Ekspedition til Øen Kerguelen. Denne er en fransk Besiddelse, der ligger nær ved Dampskibsruuten mellem Cape Town og Australien. Ekspeditionen blev ført af Kaptajn R. Rallier du Baty, som deltog i Dr. Charcot's første Forsøg paa at naa Sydpolen i Aarene 1905—7.

Hr. Baty og hans Ledsagere tilbragte ti Maaneder paa Øen, hvor de foretog forskellige videnskabelige Observationer. De undersøgte hele Øens Østkyst, hvor de mærkede sig forskellige sikre Havne og Ankerpladser og gjorde den Erfaring, at Vejret her næsten altid var stormende.

Foruden at opnaa et Foud af Viden af nautisk Interesse lykkedes det Ekspeditionen at rette adskillige Fejl i Kortet med Hensyn til Beliggenheden af flere Forbjerge, hvoraf nogle var angivet mere end én Sm. fra deres rette Plads, medens flere Grunde, som hidtil ikke havde været kortlagt, nu blev det. Der opdagedes fire Kullejer, og man bemærkede, at store Flokke af Hvaler besøgte Farvandet omkring Øen.

I Liverpool blev der fornylig landsat nogle Somænd, fortæller »Shipp. Gaz.«, som horte til Besætningen af den amerikanske Hvalfangstbrig »Sullivan«, og som havde været i den frygtelige Situation at drive om paa Havet i en aaben Baad i seks Dage uden Proviant.

»Sullivan« driver Hvalfangst ved Afrikas Vestkyst og havde seudt en Baad ud efter en stor Hval, som det ogsaa lykkedes at harpunere; men Hvalen slæbte, forend den blev dræbt, Baaden mange Mil bort fra Briggen, og da dette var sket, gik Solen ned, og Briggen var forsvundet. Sofolkene fik ikke mere Skibet at se og drev nu om paa Havet i seks Dage under store Lidelser, da de ingen Proviant havde og kun en Smule Vand. Heldigvis blev de tilsidst optaget af en tysk Damper, som efter en Rejse til Sydafrika bragte dem til Liverpool. De vil nu vende tilbage til De Forenede Stater med første Damper.

Dansk Somand forsvunden i Udlandet. I Følge Indberetning fra Konsulatet i Kristiania maa det norske Skib »Jarlén« anses som forlist med hele sin Besætning, idet der intet er hørt til det, siden det den 16. Juni f. A. gik fra Lobos de Tierra (Peru) med en Ladning Guano bestemt for Antwerpen.

Blandt Besætningen befandt sig en dansk Letmatros, Carl Andersen, om hvem det er oplyst, at han er født den 22. Januar 1889 og hjemmehørende i København, samt at han blev paamonstret i Sidney N. S. W. den 5. December 1907.

Oplysninger om Forsvundes Slægt bedes indsendt skriftlig til Udenrigsministeriet. (»Berl. Tid.«)

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i April Maaned 1909. Der er anmeldt ialt 557 Havarier mod 638 i samme Maaned 1908, deraf 439 Dampskibe og 118 Sejskibe. Aarsagerne har været: Stranding 165, Sammenstød 159, Anløbning af Nødhavn 29, Maskinskade 43, beskadiget af Is 28, af Ild 30, af haardt Vejr 58, forskellige Aarsager 43, sunket 1, forladt 1. Ialt 63 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 63 i samme Maaned 1908, deraf 23 Dampskibe og 40 Sejskibe. Aarsagerne har været: Stranding 35, Sammenstød 10, Maskinskade 1, beskadiget af Is 1, af Ild 2, forskellige Aarsager 2, forsvundet 1, kænret 2, sunket 2, forladt 4, Kondemnation 3.

«Liderhorn, Dpsk. af Bergen, kom d. 21. ds. paa Rejsen fra England til Memel med en Ladning Kul paa Grund ved Tornby, men kom atter flot ved egen Hjælp.

Sara, norsk Dpsk., kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Hartlepool til Bandholm med en Ladning Kul paa Grund ved Vejro; men kom uden Assistance atter flot.

Sylfid, 3/m. Skonnert af Råå, der, som meddelt, d. 17. ds. kom paa Grund ved Helsingborg, er af Svitzers »Kattegat« atter bragt flot.

Norderney, Fiskesmakke af Emden, blev den 22. ds. indslæbt til Frederikshavn af Damperen »Patjana« af Libau, med hvilken den havde været i Kollision. Fiskesmakken var stærkt læk og havde Skade paa Stevn og Bovspryd; maa reparere. Damperen fortsatte sin Rejse.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibsbygmester Jacobsens Værft i Trocuse afsejlede d. 20. ds. en nybygget 3/m. Skonnert »Niels Juul«, hjemmehørende paa Thuro og ført af Kapt. G. Olsen. Skibet er paa denne sin første Rejse bestemt til Aalborg for at laste Cement til Finland. En afholdt Prøvesejlads mellem Thuro og Langeland faldt tilfredsstillende ud. Paa nævnte Værft bygges atter paa et Skib til Thuro.

(»Svendb. Amtst.«)

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatbakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, København K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Grimsby 21./6. hertil. — Alexandra, Nielsen, auk. Ant-

werpen 7./6. — Algarve, Borries, ank. Brahestad 22./6. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Arendal 21./6. Nord paa. — A. N. Hansøn, Paaske, ank. Riga 21./6. — Antwerpen, Madsen, afg. Cadix 18./6. til Lissabon. — Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 19./6. til Havre. — Arno, Strubberg, ank. Sevilla 23./6. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 22./6. for Antwerpen. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, afg. Reval 23./6. til Riga. — Beira, Lunge, ank. hertil 18./6. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 17./6. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Petersborg 23./6. — Christian IX, Holm, afg. Danzig 21./6. til Pillau. — Dagmar, Bugvad, pass. Quessant 23./6. for Barcelona. — Douro, Soberg, pass. Brunsbüttel 24./6. for Dartmouth. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 23./6. til Stettin. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 14./6. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. London 20./6. — Garonne, Kromann, ank. hertil 20./6. — Georgios I, Sorensen, ank. Libau 19./6. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 15./6. — Hengest, Munck, ank. hertil 20./6. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 19./6. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Palermo 20./6. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 21./6. — Kanan, Hansen, pass. Holtenau 21./6. for Libau. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 18./6. — Kursk, Gommensen, afg. Rotterdam 23./6. hertil. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 23./6. — Loire, ank. Bordeaux 22./6. — Louise, Kruse, ank. Riga 22./6. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 17./6. — Moskov, Jonsen, pass. Brunsbüttel 23./6. for Dunkerque. — Nicolaj II, Klanson-Kaas, afg. Tunis 20./6. til Piræus. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 18./6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 18./6. — Omsk, Harder, pass. Holtenau 21./6. for Windau. — Oscar II, Hempel, pass. Dennisend 18./6. for New York. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Boston 22./6. til Philadelphia. — Perm, Christensen, ank. Libau 17./6. — Pregel, Iversen, ank. Riga 21./6. — Riberhuus, Bunnelykke, afg. herfra 22./6. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 17./6. — Texas, Lissner, afg. Jacksonville 10./6. til Danzig. — Tiber, Bech, afg. Swansea 18./6. til Genua. — Tyr, Thanning, afg. herfra 22./6. til Windau. — United States, Wulff, ank. hertil 22./6. — Viking, Meyer, ank. Stettin 20./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Aarhus 17./6. — Michail Outehoukoff, Harboe, ank. Swansea 6./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Preston 12./6. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Nicolajeff 22./6. til Novorossisk. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Chatham 22./6. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Rotterdam 17./6. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Petersborg 18./6. til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Swansea 16./6. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Burntisland 19./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. Grimsby 22./6. til Swinemünde. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 12./6. — Nawa, Dahl, ank. Aarhus 14./6.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Liverpool 19./6. — Nordsoen, Gram, afg. Lovisa 19./6. til Nantes. — Gerda, Iversen, afg. Tyne 20./6. til Stugsund. — Ellen, Hansen, afg. Ipswich 20./6. til Libau. — Napoli, Brinch, ank. Rifsø 21./6. — Bodil, Uldall, afg. Odense 19./6. til Sundsvall. — Dagmar, Mathiasen, ank. Hull 20./6. — Norma, Schiff, afg. Nantes 21./6. til Rivadesella. — Karlu, K. M. Nielsen, ank. Cardiff 19./6. — Laura, Petersen, afg. Ghent 21./6. til Libau. — Inger, Larsen, ank. La Rochelle 19./6.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Archangel 11./6. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Blyth 19./6. — Hamlet, Jørgensen, ank. Archangel 21./6. — Helge, Olsen, ank. Newcastle 18./6. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Grimsby 20./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Svendborg 21./6. — London, Bom, ank. Burntisland 23./6. — Paris, Tholander, afg. Kronstadt 18./6. til Petersborg. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 9./6. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 15./6. til Brest. — Wien, Bock-Hansen, afg. Petersborg 17./6. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 12./6. til Dakar.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, ank. Reval 18./6. — Russia, Poulsen, afg. Blyth 17./6. — Carl Heeksher, Starek, afg. Narva 18./6. — Dania, Petersen, ank. Kristiania 20./6. — Normannin, Erichsen, afg. West Hartlepool 19./6. — Euxinia, Lund, ank. Philadelphia 14./6. — Canadia, Jespersen, ank. Pernambuco 21./6. — Livonia, Skov, afg. Bruges 23./6.

Osterseen. Cimbria, Poulsen, afg. Galveston 11./6. — Patria, Dam-Larsen, ank. Bruges 22./6. — Gratia, Sorensen, afg. Wiborg 17./6. — Astoria, Neergaard, ank. Vera Cruz 11./6.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Newcastle 21./6. — Gallia, Nielsen, ank. Delfsijl 20./6. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Kronstadt 19./6. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 19./6. — Kotonia, Rasmussen, afg. Mobile 20./6.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Odense 18./6. — Granaria, Nielsen, afg. Rotterdam 19./6. — Carbonia, Mathiasen, afg. Honfleur 10./6. — Estonia, Winckler, ank. Penarth 20./6.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Aarhus 20./6. — Selaudia, Troensegaard, afg. Windau 17./6. — Seecalia, Jensen, ank. Moss

Point 17./6. — Frumentia, Andersen, ank. Kronstadt 20./6. — Boscia, Skovgaard, ank. Vivero 19./6.

Ocean. Philadelphia, Horu, ank. Rotterdam 31./6.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Reval 19./6. — Brattingsborg, Sorensen, afg. Bona 21./6. — Flynderborg, Albertsen, afg. Sealam Harbour 17./6. til Kronstadt. — Fredensborg, Fischer, ank. Petersborg 19./6. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Kronstadt 16./6. til Hull. — Krouborg, Jensen, ank. Rotterdam 19./6. — Rosenborg, Schultz, afg. Repola 22./6. til West Hartlepool. — Skunderborg, Jensen, ank. Newport 15./6. — Stegelborg, Lund, ank. Bordeaux 21./6. — Stjerneborg, Lund, ank. Frederiksbavn 21./6. — Søborg, Hansen, ank. Bone 15./6. — Uranienborg, Schmidt, afg. Dordrecht 15./6. til Genua.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Orbeck, afg. Riga 16./6. til Antwerpen. — Klampenborg, Winther, ank. Rouen 19./6. — Marselisborg, Larsen, ank. Spezia 15./6. — Silkeborg, Pedersen, afg. Petersborg 19./6. til Terneuzen. — Skodsborg, Agerlin, ank. Newport 22./6. — Tuborg, Schmidt, afg. Petersborg 18./6. til Terneuzen. — Ulfsborg, Jørgensen, afg. Hull 18./6. til Kronstadt. — Vordingborg, Palsbo, afg. Hull 18./6. til Penau.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Calais 22./6. — Dansborg, Kühl, ank. Petersborg 21./6. — Jøgersborg, Larsen, afg. Sunderland 19./6. til Kronstadt. — Kallundborg, Nielsen, ank. Velzen 20./6. — Taarnborg, Matzen, ank. Windau 20./6.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 21./6.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Swansea 17./6. til Nizza.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, ank. Windau 23./6.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Burntisland 19./6. — Peter Mærsk, Børgesen, afg. Petersborg 19./6. til Ghent.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Riga 21./6. til Ghent.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Berg, afg. Antwerpen 22./6. til Port Said. — Siam, Cortsen, ank. Shanghai 17./6. — Tranquebar, van Deurs, afg. Marseille 14./6. til Havre. — Cathay, Kruse, ank. Kjøbenhavn 15./6. — Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 22./6. til Port Said. — Pangan, Knudsen, afg. Colombo 19./6. til Singapore. — Bintang, Gabe, afg. Bangkok 14./6. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Port Said 21./6. til Genua. — Chumpou, Hansen-Raun, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Cambodia, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Kjøbenhavn 22./6. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 18./6. til St. Kitts. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 18./6. til London.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Mesagne 13./6. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Dieppedalle 20./6. — Martha, Christensen, ank. North Shields 18./6. — Elna, Ratje, ank. Archangel 5./8. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 14./6. — Simone, Møller, afg. Soroka 18./6. — Jeanne, Løffler, ank. Dunkerque 21./6. — Vera, Riso, ank. North Shields 21./6. — Daisy, Lagesen, ank. Umeå 19./6.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Antwerpen 13./6. — Alexy, Lorentzen, ank. Kemi 18./6. — Dagny, Sorensen, afg. Lemwerder 16./6. til Genua. — Mary, Clausen, ank. Sörnäs 21./6.

Ere. Enighed, Jensen, ank. Torneå 20./6. — Emanuel, Hansen, ank. Torrefors 21./6. — Energi, Svane, ank. Methil Red 22./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Blyth 23./6. — Helene, Sorensen, ank. Libau 19./6. — Agnete, Petersen, afg. Tyne 23./6. — Hermia, Hansen, pass. Brunsbüttel 21./6. for Dunkerque. — Alice, Schultz, ank. Kallundborg 19./6.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ligger i Abo. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Yxpila 21./6. til Honfleur. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Burntisland 23./6. til Slesvig. — Peter Willemoes, Albertsen, ligger i Ghent. — G. Koch, Jørgensen, ligger i Bremen. — Hans Tavsen, Klaaborg, ligger i Haukipudas. — H. C. Andersen, Rasmussen, ligger i Uleåborg. — N. F. Hoffding, v. Deurs, ligger i Uleåborg. — Chr. Christensen, Rasmussen, ligger i Wiborg. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ligger i Ghent. — Ajax, Brorsen, p. R. t. Antwerpen.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Hamburg 21./6. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 15./6. til Antwerpen. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 16./6. — Washington, Nielsen, afg. Hungerborg 21./6. — Nivingston, Svendsen, afg. Windau 22./6.

Frø. Austa, Bagger, ank. Aalborg 20./6. — Freju, Nielsen, ank. Stevns 20./6. — Vera, Thing, ank. Kristiania 22./6.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Neufahrwasser 17./6. — Ove Gjedde, Jans, ank. Ghent 16./6. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Newcastle 22./6.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Kotka 20./6. til Frederikshavn. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Burntisland 19./6. — Rim-

1411. Vrag afmærket. Nantucket Sound, Massachusetts. Vraget af Skoonerten »Jennie French Potter« ligger sunket i 6 m Vand, 7^{10} Sm S. $66\frac{1}{2}^{\circ}$ V. fra Horseshoe Shoal Southeast Part Kløkketønde Nr. 12. Fem Master staa og Dækket er netop overflødt. En rod og sort vandret stribet Lystønde, der viser rodt, fast Lys, er udlagt i 14. m Vand tæt ved Vraget. fra Mononoy Point Fyr i S. $60\frac{1}{2}^{\circ}$ V. og fra Nantucket (Great Point) Fyr i N. $67\frac{1}{2}^{\circ}$ V.

1412. Vrag afmærket. Great Mill Rock, East River, New York. Vraget af en Kullangter, der er sunket NV. for Great Mill Rock, er afmærket med en rod Spiritønde, der ligger i 9 m Vand, fra Mill Rock North Fyr i N. 67° V. og fra Mill Rock South Fyr i N. 21° Ø. Der er 2. m Vand over Vraget.

1413. Taagsignal forandret. West Bank, New York Lower Bay. New York. Den 15de Juni 1909 forandres Taagsignalet ved West Bank Fyr. Der skal fremtidig gives Taagsignal med Daboll Trumpet, som giver Staal af 2 Sek. Varighed med Pauseri skiftevis 2 Sek. og 12 Sek. 40° 32' 17" N. Br. 74° 2' 36" V. Lgd.

1414. Vrag afmærket. New York Lower Bay, New York. Ved Vraget af Lægteren »William H. Connor«, der er sunket i New York Lower Bay, er i 7 m Vand udlagt en vandret stribet Lystønde, der viser rodt, fast Lys, fra Sandy Hook Bagfyr i N. $54\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. og fra Romer Shoal Fyr i S. 51° Ø.

1415. Tønde flyttet. Brewerton Channel, Baltimore Harbor, Chesapeake Bay. Brewerton Channel sorte Stumpønde Nr. 19 $\frac{1}{2}$, mærket »Cable«, er flyttet til Kablets nye Plads og ligger, fra Cut-off Channel Bagfyr i S. $2\frac{1}{2}^{\circ}$ V., fra Cut-off Channel Forfyr i S. $46\frac{1}{2}^{\circ}$ V. og fra Seven-foot Knoll Fyr i N. $53\frac{1}{2}^{\circ}$ V.

1416. Fyrskibet »Bush Bluff« flyttet. Elizabeth River, Virginia. Da der uddybes et nyt Løb til Norfolk Harbor, er Fyrskibet »Bush Bluff« flyttet 150 m NNØ. hen og ligger, fra Craney Island Fyr i N. $1\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. og fra Nansensønd: River Fyr i S. $86\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø.

1417. Fyr slukket. Cockspur Island, Savannah River, Georgia. Cockspur Island er permanent slukket. Tårnet bliver staaende som Dagmærke. 32° 1' 21" N. Br. 80° 52' 40" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1418. Fyr tændt. Tampico, Mexiko. Paa Hovedet af S.-Molen ved Tampico, ved Mundingen af Panuco, er der tændt et rodt Fyr med En-Formørkelser. Lysøven: 7 Sm. Hvidt, firkanteret, 17 m højt Fyrtaarn. Fyrapparat af 4de Orden. 22° 16' N. Br. 97° 49' V. Lgd.

1419. Fyr midlertidig forandret. Allen Point, Ascension Bay, Yucatan. Da Fyrapparatet er beskadiget, viser Allen Point Fyr midlertidig hvidt, fast Lys. 19° 47' N. Br. 87° 29' V. Lgd.

1420. Ledelinie uanvendelig. Falmouth Harbour, Jamaica N.-Kyst. Revet paa Ø.-Siden af Indløbet til Falmouth Harbour strækker sig længere mod NV. end vist i kortet, hvorfor Ledelinien »Baaken paa Revet overet med Banken og N6.-Hjørnet af et Hus paa Kysten i S. 20° V.« ikke længere kan anvendes, idet den fører over en mindste Dybde af 5 m.

1421. Tønde udlagt. Parse Shoal, Humacao Harbor, Porto Rico Ø.-Kyst. Den 28de Mj 1909 udlægges en sort Stumpønde Nr. 1, mærket P. S., i 7. m Vand ved Ø.-Kanten af Parse Shoal, fra Point Lima høire Kant i S. $46\frac{1}{2}^{\circ}$ V. og fra Santingon Cay venstre Kant i S. $1\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. 18° 8' 27" N. Br. 65° 44' 3" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1422. Fyr tændt. Negra Point, Rio de Janeiro, Brasilien. Et hvidt Fyr, der viser To-Blink hver 5 Sek., er tændt paa Negra Point. Flammens Højde: 67 m. Synsviddien: 20 Sm. Fyrapparat af 3die Orden. 8 m høj Fyrbaake. 22° 57' 30" S. Br. 42° 40' 0" V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Smil (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.

1385. Meddelelser om Is ved Island. I »Efterretninger for Søfarende« vil der fremtidig blive optaget Meddelelser angaaende Is ved Island.

Naar Polarisen optræder ved Islands Kyster saaledes, at den er til Hindler eller Fare for Skibsfarten eller kan antages at blive det i den nærmeste Fremtid, vil der fra de meteorologiske Stationer Isafjorder, Husavik og Seydisfjordi til »Det Meteorologiske Institut« i Kjøbenhavn blive sendt Telegrammer, indeholdende Oplysning om Isforholdene. Disse Telegrammer optages i »Efterretninger for Søfarende«, opslaaes uden for »Det Meteorologiske Institut« og paa Børsen i Kjøbenhavn, offentliggøres i Berlingske Tidende, Nationaltidende og Dansk Søfartstidende, og tilstilles Fitzens Bureau til Afbenyttelse. Endvidere bliver Telegrammerne optaget i Thorshavn og paa flere andre Pladser paa Færøerne.

Telegrammerne indeholder Angivelse af Datum og Sted, hvor Isen er observeret, samt om dens Tilstand (om den er tæt, spredt, o. s. v.) og om Vindforholdene, da den observeredes.

Da Telegrammeres Afsendelse i mange Tilfælde er udelukket fra ved Selvsyn at observere Isen, er de i stor Udstrækning henvist til Efterretninger fra Skibsførere, Fiskere og andre. Telegrammerne afsendes forst, efter at de modtagne Efterretninger har været underkastet iornoden Kritik, og maa antages at være fuldt paalidelige.

Telegrammerne om Is afsendes ikke daglig, men kun naar der foreligger nye, paalidelige Efterretninger.

Førekosten af enkelte Isskoder fotografes ikke.

1386. Is ved Island. Telegram fra Isafjordi: Den 12te Juni. Sammenhængende Is e. f Sm fra Rirr til e. 5 Sm NØ. for Kap-Nord.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1387. Fyr forandret. Timan, Ahusbukten, Sverig. Timan Fyrs Lysvinkel er forandret. Det viser nu hvidt Lys fra S. 35° Ø. gennem S. til S. 31° V., grønt

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Fvne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

Lys fra S. 31° V. til S. 38° V., rødt Lys fra S. 36° V. til S. 45° V., hvidt Lys fra S. 45° V. til S. 86° V., Grant Lys fra S. 86° V. gennem V. til N. 36° V., hvidt Lys fra N. 56° V. gennem V. til N. 22° Ø., og Grant Lys fra N. 22° Ø. til N. 24° Ø.

1388. Fyrskibet »Sydostbroten«
atter udlagt. **Botnisk Bugt.** Ifølge Tele-gram fra Lødskapet i Luleå er Fyrskibet »Sydostbroten« udlagt paa Station.

1389. Vindsignaler. **Memel.** Tyskland. Indtil videre forbliver Signalerne, som vises fra Vindsemmeforord ved Memel-Süderpitze, vist om Natten. For at man kan skelne mellem Signalerne, der vedrører Altemeldingerne og dem der vedrører Morgenmeldingerne fra Bristerort og Libau, sønkes Vindretningsskærpe og Vindstyrkerne Kl. 6½. Fra April til September og Kl. 7½. Fra Oktober til Marts. Tilhige stilles den øverste Arm skrat opad. Dette Signal betyder, at Melding om Vinden endnu ikke er modtaget. 55° 43', N. Br. 21° 6', Ø. Lgd.

1390. Fyrs Brændetid. **Dienow.** I 1909 brænder Ledelyrene ved Dienow Munding saalegne Skibstærten er anden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 154. Kjøbenhavn 1908).

1391. Afmærkning forøget. **Parritz. Stettin.** En Boje med Trekant er udlagt ved Spidsen af Landgrunden ud for Landtungen S. for Parritz Munding, ved Gross Regnitz. Landtungen N.-Pynt: 53° 24' 55" N. Br. 14° 37' 44" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1392. Afmærkning forøget. **Aussen Eider. Tyskland.** Ved Eksensstæder Plate er Tønde 2 a flyttet til 54° 15' 22" N. Br. 8° 43' 18" Ø. Lgd., Tønde 3 til 54° 15' 36" N. Br. 8° 43' 42" Ø. Lgd., Tønde 4 til 54° 15' 58" N. Br. 8° 44' 9" Ø. Lgd., Tønde C til 54° 15' 17" N. Br. 8° 43' 33" Ø. Lgd., Tønde D til 54° 15' 42" N. Br. 8° 44' 19" Ø. Lgd., Tønde E til 54° 16' 4" N. Br. 8° 44' 46" Ø. Lgd.

Ved Kleine Fliegen Plate er Banketønde K flyttet til 54° 0' 14' 48" N. Br. 8° 39' 22" Ø. Lgd., Tønde K I til 54° 14' 51" N. Br. 8° 39' 33" Ø. Lgd., Tønde 12 til 54° 15' 0" N. Br. 8° 39' 38" Ø. Lgd., Tønde 11 a er udlagt paa 54° 14' 48" N. Br. 8° 39' 13" Ø. Lgd. og Tønde J I paa 54° 14' 40" N. Br. 8° 39' 20" Ø. Lgd.

1393. Lystønde udlagt til Forsøg. **Nordenham. Wesser.** I sidste Halvdel af Juni 1909 bliver Banketønden ved Nordenham til Forsøg ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser. 53° 29' 20" N. Br. 8° 30' 10" Ø. Lgd.

1394. Vragtønde inddraget. **Otzumer Balje.** Vragtønden med V-lig Topbetegnelse ved Ø-Siden af Indløbet til Otzumer Balje, mellem Langøog og Spøkeøer, er inddraget, da Vraget af »Germann Empire« er tilsandet. 53° 47' 18" N. Br. 7° 38' 36" Ø. Lgd.

1395. Tønderes Plads. **Eems. Holland.** De røde Vagere W. N. (Doekelou) og W. O. (Buiten Eenshorst) med Ballon, ved Eems, ligger paa henholdsvis 53° 29' 31" N. Br. 6° 52' 9" Ø. Lgd. og 53° 29' 35" N. Br. 6° 53' 48" Ø. Lgd.

1396. Fyr forøget. **Rottumerøog. Eems.** Rottumerøog røde og hvide, faste Fyr er forøget og viser nu hvidt Lys fra N. 12° V. til N. 6½° V., rødt Lys derfra til N. 36° Ø. og hvidt Lys derfra til N. 44° Ø., i øvrigt formørket. 53° 32', N. Br. 6° 33' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1407. Kjøbenhavn 1908).

1397. Fyrs Lysstyrke. **Schermonnikoog.** Det midlertidige Blinkfyrt paa det S-lige Fyrtårn paa Schermonnikoog er formørket fra N. 39° Ø., over Wester Eems Andvningstønde (Pikkert) gennem Søfarende« Nr. 1176. Kjøbenhavn 1909).

1398. Fyrskib midlertidig ombyttet. **Viereede. Zeegat van Terschelling.** Fyrskibet paa Viereede er midlertidig ombyttet med en Lødskutten. 53° 17', N. Br. 3° 9', Ø. Lgd.

1399. Tønder Flytte. **Schaar van Oornst. Roompot. Zeegat van Zieriksee. Dybde. Schaar bij Walsvoorden. Wester Schelde. I Schaar van Oornst er Stump-**

tønde Nr. 4 med afkortet Kegel flyttet til 51° 36' 25" N. Br. 3° 36' 40" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 1 a til 51° 36' 27" N. Br. 3° 37' 9" Ø. Lgd.

I Schaar bij Walsvoorden er Dyblen ved Spidstønderne 3^a m. midlertidig og ved Stumpønderne 2^a m. Paa Grunden mellem Schaar og den dybe Rønde er der 2^a m Vard. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1252. Kjøbenhavn 1909).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1400. Løb spærret. **Port du Homet. Cherbourg. Frankrig.** Molen til den nye Forhavn ved Homet er under Bygning, hvorfor det er forbudt at passere mellem Kysten og en rød Tønde, der er udlagt ved det yderste af Arbojlerne, 6. 400 m SØ. for Tønder Tønde, der ligger paa 49° 39' 40" N. Br. 1° 37' 40" V. Lgd.

1401. Baake ødelagt. **Mi-Maré. Saint Malo.** Den røde Baake med Kegel, paa Klippen Mi-Maré, ved S.-Kanten af det Ø-lige Indløb til Chenal du Decollic, er ødelagt af Sneen, men bliver rejst igen. 48° 38' 35" N. Br. 2° 2' 45" V. Lgd.

1402. Fyrs Plads. **Hamble River. Southampton. England.** Det hvide, faste Fyr paa Hovedet af den nye Pier paa Hamble River V.-Side, N. for Badnam Creek, ligger 7½. Kbl S. 13° V. fra St. Leonard Kirke, Bursledon, og i S. 80° V. fra St. Paul Kirke, Sarisbury. 50° 52' N. Br. 1° 18', V. Lgd. Fra Fyret gaar Piæren 36 m i N. 84° V. og derfra i N. 32° V. til Kysten. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2523. Kjøbenhavn 1908).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1403. Midlertidigt Fyr tændt. **Toulinguet. Brest. Frankrig.** Toulinguet røde, faste Fyr er slukket og et midlertidigt, rødt, fast Fyr tændt paa NV.-Hjørnet af Tønderes Galleri. Lysvænen: 3 Sm. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg. 49° 16' 50" N. Br. 4° 37' 46" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1139. Kjøbenhavn 1909).

1404. Vrag. **Iles de Glénan.** Et Partøj med en Mast over Vandet ligger sunket c. 3 Kbl S. 47° V. fra det højeste af Klippen Laon Egen Hir, mellem Ile de Penlret og Klippen Ruoh. 47° 41' 33" N. Br. 3° 57' 30" V. Lgd.

1405. Fyr tændt. **Kerdonis. Belle-Ile.** Kerdonis røde Blinkfyrt, der viser Tre-Blink hver 15 Sek., er nu tændt og det midlertidige Fyr slukket. 47° 18' 39" N. Br. 3° 37' 35" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1011. Kjøbenhavn 1909).

1406. Lys- og Klokketønde udlagt. **Chaussee des Bœufs. Normontier.** Den røde Klokketønde ved SV.-kant af Chaussee des Bœufs er nu ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, der viser hvidt, fast Lys. 46° 55' 4" N. Br. 2° 28' 0" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1143. Kjøbenhavn 1909).

1407. Klipper fundet. **Cestos Bay. Liberia. Afrika.** Adskillige Klipper er fundet i Cestos Bay og det S-lige Indløb dertil. De nuværende Kort er ikke paaidellige. Cestos Point: 5° 25' N. Br. 9° 35' V. Lgd.

1408. Grunde fundet. **Sinu Bay. Liberia. I Sinu Bay** og i Forvandet udenfor er der fundet forskellige Klippegrunde, som ikke er vist i de tidligere Kort. Bihørra Point. 4° 59', N. Br. 9° 2' V. Lgd.

1409. Tønde udlagt. **Rugged Island Harbour. Nova Scotia.** En rød Spidstønde er udlagt ved V.-Siden af en 3^a m Klippe ved SV.-Enden af Middle Ground Spit, 1. Sm S. 10° Ø. fra Carter Island Fyr og i N. 84° V. fra Black Point. 49° 41', N. Br. 65° 5', V. Lgd.

1410. Fyrskibet »Pollock Rip Shoals«
atter udlagt. **Montucket Sound. Massachusetts.** Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Pollock Rip Shoals« Nr. 73 er nu atter udlagt paa sin Station og Reservefyrskib Nr. 66 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 953. Kjøbenhavn 1909).

- 1433. Oplysning om Fyr. Samidoro Point. Sao Francisco do Sul.** Samidoro Point hvide, faste Fyr lyser fra N. 75° Ø, gennem N. og V. til S. 52° V. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 8 Sm. 11 m høj Fyrbouake. 26° 10' 16" S. Br. 48° 34' 45" V. Lgd.
- 1424. Fyr tændt. Albardeon. Rio Grande do Sul.** Den 3die Maj 1909 tændes et hvidt Fyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. ved Albardeon paa Kysten af Albardeon de Juan Maria ved den S-lige Adgang til Rio Grande do Sul. Flammens Højde: 42 m. Synsviddens: 18 Sm. Rødt, 37 m højt Taarn. Fyrapparat af 3die Orden. 33° 11' S. Br. 52° 45' V. Lgd.
- 1425. Vrag. Mogotes Point SØ. Argentina.** Vraget af et Dampskib er rapporteret at staa paa Grunden, der ligger c. 5 Sm S. 27° Ø. fra Mogotes Point.
- 1426. Lystende udlagt ved Vrag. Buenos Aires Vrag. Rio de la Plata.** En sort Lystende, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt ved et Vrag paa Buenos Aires Red, 3, Sm N. 82° Ø. fra Tidssignal-Stationen ved North Basin. 34° 35' S. Br. 58° 18' V. Lgd.
- 1427. Lystender udlagt. Great Orange Bank og Triton Bank. Magellan Stræde. Chili.** Paa Great Orange Bank og Triton Bank er udlagt Lystender, der viser hvidt Lys med En-Formarkelse hver 15 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 10 Sek.
- 1428. Lystende udlagt. Dormidos de Atuera Rev. Arauco Bay.** En Lystonde, mærket »Dormidos«, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek., Blink $\frac{7}{10}$ Sek., Mørke $2\frac{1}{10}$ Sek., er udlagt i 40 m Vand, 2 Kbl V. for Dormidos de Atuera Rev, paa 36° 56' 10" S. Br. 73° 34' 10" V. Lgd.
- 1429. Fyr slinket og tændt. Cumberland Bay. Juan Fernandez Island.** Det hvide, faste Fyr paa Molen i Cumberland Bay er stukket og der er tændt et hvidt, fast Fyr ved det yderste af Bugten, $1\frac{1}{2}$ Kbl S. 24° V. fra Moleus Indende og $\frac{1}{4}$ Kbl fra Caverna North. Flammens Højde: 36 m. Synsviddens: 8 Sm. Fyret vises fra Midten af en 3 m høj og 5 m bred, rod og hvid stribet Tavle og lyser fra N. 18° Ø, gennem Ø. til S. 85° Ø. 33° 37' 40" S. Br. 78° 49' 48" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1430. Forestaaende Forandring af Belysning. Bastia. Korsika.** I Lobet af 1909 foretages følgende Forandringer i Belysningen ved Bastia, i Anledning af, at Molen St. Nicolas forlænges:
- Et midlertidigt, fast Fyr tændes paa Batteriet Saint-Erasme. Lyset er rødt fra S. 85° Ø. til S. 55° Ø., grønt fra S. 55° Ø. til S. 2° Ø. Lysevnen: 4 og 3 Sm, heulholdsvis for det røde og det grønne Lys. Flammens Højde: 15,5 m. 42° 41' 50" N. Br. 9° 27' 15" Ø. Lgd.
- En midlertidigt, rød Vinkel indstilles i det hvide Fyr med Formarkelse, paa Hovedet af Molen Dragon; den lyser mellem N. 13° Ø. og N. 27° Ø. Lysevnen: 9 Sm.
- De nævnte røde Vinkler lyser over Forlængelsen af Molen St. Nicolas, der midlertidigt er afmærket med en rød Tønde. Man skal gaa mindst $\frac{1}{2}$ Kbl uden om det røde Fyr paa den gamle Mol. Fyret paa Batteriet Saint-Erasme kan brænde til Forsøg.
- 1431. Fyr midlertidigt forandret. Messina. Sicilien.** Fyret paa Fort S. Salvatore, Campana, viser midlertidigt rødt Lys med En-Formarkelse hver 1 Min., Lys 20 Sek., Mørke 40 Sek. (Se »Efterretninger for Solarende« Nr. 871. Kjøbenhavn 1909).
- 1432. Mole forlænges. Siracusa.** Molen ud for Havnekontoret i Siracusa forlænges. Arbejdet vil vare c. 8 Maaned.
- 1433. Signalstation nedlagt. Sestrice (Due Sorelle) Kanal von Sabbioncello. Dalmatien.** Østerrig. Signalstationen paa den NV-lige af de to Øer Sestrice er nedlagt. 42° 57' N. Br. 17° 13' Ø. Lgd.
- 1434. Forestaaende Forandring af Afmærkning. Kertsch—Jenikale Stræde. Sortehav. Rusland.** Naar Sommerafmærkningen forslages i Kertsch—Jenikale Stræde i 1909, sker følgende Forandringer:

faxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 22./6. til Råfsö. — Schach Steenberg, Theillaud, afg. Råfsö 17./6. til Antwerpen.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Narva 14./6. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 21./6.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Storm, ank. Dysart 19./6. — Ella, Olsen, afg. Kristiansund 18./6. til Hamburg. — Ætina, Pedersen, ank. Aarhus 21./6.

Fans. Sønderho. Martha, Fischer, ank. Liverpool 22./6.

Rønne. Næstved, er ank. til Kjøbenhavn. — Laurentine Emilie, ank. Karrebæksmunde 14./6. — Amalie, ank. Karrebæksmunde 14./6. — Bolgen, ank. Rügenwalde 15./6. — Herman Olsen, ank. Malmo 16./6. — Freja, er ank. til Barthof. — Oline Dahl, ank. Aalborg 19./6.

Svendborg. Ariel, Ravnemose, ank. Archangel 17./6. — Olga, Rasmussen, ank. Hottenuau 17./6. — Dagny, Rasmussen, ank. Luleå 17./6. — Jens, Eriksen, ank. Umeå 16./6. — Venus, Jens, ank. Archangel 16./6. — Rossing, Larsen, ank. Umeå 17./6. — Ivar Hvidtfeldt, Henriksen, ank. Helsingfors 17./6. — Helge, Henriksen, ank. Helsingør 17./6. — Valkyrien, Hansen, ank. Skefteå 17./6. — Henry Brøke, Rasmussen, ank. Petersborg 17./6. — Peter, Jørgensen, ank. Halmstad 17./6. — Mine, Nielsen, ank. Luleå 17./6. — Hans Emil, Carlsen, ank. Triniky 17./6. — Libra, Hansen, ank. Helsingørs Red 17./6. — Rota, Rasmussen, ank. Odense 17./6. — Ellen, Andersen, ank. Masnedssund 19./6. — Dannebrog, Clausen, ank. Solvesborg 18./6. — Zampa, Jensen, ank. Randers 18./6. — Ignatz Breum, Lund, ank. Drobak 18./6. — Hertha, Hansen, ank. Newhaven 18./6. — Roma, Jensen, ank. Kristiania 18./6. — Marie, Andersen, ank. Göteborg 19./6. — Niels Juul, Henriksen, ank. Aalborg 21./6. — Apollo, Nielsen, ank. Geste 21./6. — Ruth, Falentin, ank. Dover 19./6. — Meta, Møller, ank. Sundsvall 21./6. — Immanuel, Jensen, ank. Karlshamn 19./6. — Iris, Hansen, ank.

Stettin 20./6. — Kirstine, Gommesen, ank. Aalborg 21./6. — Sophie, Mikkelsen, ank. Helsingørs Red 22./7. — Nanna, Madsen, ank. Kemi 22./6. — Magnet, Gommesen, ank. Grimsby 22./6. — Alfrede, Petersen, ank. Hudiksvall 22./6. — Ester, Petersen, ank. Haderslev 23./6. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Riga 21./6. — Flora, Sørensen, ank. Carriden 22./6. — Ivar Hvidtfeldt, Henriksen, ank. Lovisa 23./6.

Æro. Arietis, Andersen, ank. Aberdeen 20./6. — Hertha, Krull, afg. Göteborg 17./6. — Hydra, Christensen, ank. Landernau 17./6. — Marie, Petersen, ank. Vejle 20./6. — Veking, Weber, ank. Abo 19./6. — Yrsa, Albertsen, ank. Bonavista N. F. 20./6. — Amalia, Andersen, ank. Sterling 21./6. — Ami, Christensen, ank. Flekkefjord 21./6. — Theodor, Andersen, ank. Kjøbenhavn 20./6. — Ægir, Petersen, ank. Geste 20./6. — Hjalmar, Kristoffersen, ank. Patricksfjord (Island) 21./6. — Lorenz, Levinsen, ank. Skelskor 22./6. — Karen, Boye, ank. Reykjavik 22./6. — Ellen, Lauriten, ank. Torrefors 22./6. — Nauta, Stærke, ank. Twillingate N. F. 21./6. — Mary, Andersen, ank. Dysart 22./6. — Kiana, Christensen, ank. Boston (England) 21./6. — Kathinka, Ohlsen, ank. Aalborg 22./6. — Fred, Jørgensen, ank. Dakar 22./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 25. Juni 1909. — Nordisk Skibsrederforenings 20. Aarsberetning. — Frugtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Solarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Bryg selv Deres Øl om Bord.

Tor Ølurt til Hurtigbrygning fans hos de fleste Skibshandlere og hos

A/S ALVALDI,

Lyngbyvej 34, København. Telefon Strand 278 x.
Vor Repræsentant, der besøger Skibene, er Hr. Licht Larsen.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kræmper & Jørgensen, Horsens.

Løsepladsen N. for Tschuselka Punt afmærkes kun med den tidligere, midterste Tonde, der er en sort Spiritonde med to Kegler med Spidsen fra hinanden. Pladsen benyttes ikke i Aar.

Løsepladsen V. for Tusla Punt er lagt S-ligge og er afmærket med 3 røde Spiritonder med to Kegler med Spidsen mod hinanden. Den N-ligste ligger hvor den tidligere S-ligste Tonde laa, i 4, m Vand. Den mellemste ligger i 4, m Vand i Linten »Jenikele Kirke overet med Fyrtaarnet« og i S. 50° Ø. fra den N-ligge Tonde. Den S-ligste Tonde ligger i 4, m Vand, i samme Retning fra den N-ligste og 975 m fra den mellemste Tonde.

SV-Enden af Tustinski Banke strækker sig længere ud end tidligere og er nu afmærket med to sorte Spiritonder med Kegle, der ligger i 6, m Vand, 3, m S. 58° Ø. fra Kamysch Baran Fyr. De to Tønder, der tidligere afmærkede Bankens SV-Ende, er ombyttet med en tilsvarende Tonde. Kamysch Baran Fyr: 45° 17' N. Br. 36° 25' Ø. Lgd.

1435. **Lystønde inddraget. Sudzhuk Point. Novorossisk. Sortehav.** Lys- og Klokketønden ved Revet ud for Sudzhuk Point er midlertidig ombyttet med en rød Stumpønde med Kegle med Spidsen nedad. 44° 39' N. Br. 37° 39' Ø. Lgd.

1444. **Fyr slukket. Sorio (Choragn) Pier. Pusan Harbour. Korea S.-Kyst.** Det grønne faste Fyr paa Sorio Pier er slukket. 35° 7' 9" N. Br. 129° 2' 27" Ø. Lgd.

1445. **Taaesignal forandret. Kap Povorotni. America Bay. Sibirien.** Taaesignal gives nu ved Kap Povorotni Fyr med Et-Stød af 5 Sek. Varighed hver 11 Min. 42° 40' N. Br. 133° 2' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartenden« Nr. 502. Kjøbenhavn 1909).

1446. **Havn aabnet. Odomari (Korsakovsk). Higashi Fashimi Wan. Sachalin, Japan.** Havnen Odomari paa Sachalin S.-Kyst er aabnet for almindelig Besøjing uden særlige Indskränkninger vedrørende Ind- og Udørsel. Havnen regnes for at være Landets mest brugbare Havn. Dens Omrade begrænses af en Ufrkølnne med Fyrtaarnet som Centrum og en Radius af 2,5 Sm. Odomari Fyr: 46° 39' N. Br. 142° 45' Ø. Lgd.

1447. **Fortøende udlagt. Yokohama Harbour.** En Fortøende Nr. 12 er udlagt i Yokohama Harbour, fra Fyret paa den N-ligge Bølgebrøder i N. 67° V. 374 Kbl og fra Baaken paa samme Bølgebrøder i S. 57° V. 35° 27' 43" N. Br. 139° 39' 5" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Tyskland:

R 64 XI: 238 (B. 2168). Plan »Masset harbour entrance annulleres. I Bms mellem Odtersum og Levert skal alle Spiritønderne være røde og alle Spidstønderne sorte.

N 30 List of Light. Volume I. Coasts of North and South America, excepting The United States, and the West India and Pacific Islands. Forønde Stater i Nord-Amerika: Corrected to March 1, 1909.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1436. **Fyrtaarns Farve. Nosy Iranja. Madagaskar NV.-Kyst.** Fyrtaarnet paa den Nosy Iranja er sort og hvidt vandret stribelet. (Se »Efterretninger for Søfartenden« Nr. 695. Kjøbenhavn 1909).

1437. **Fyr forandret. Colombo. Ceylon.** Fyret paa Cloak Tower viser nu Hurtighedsblink i følgende Vinkler: To-Blink fra N. 44° Ø. til N. 18° Ø., Et-Blink fra N. 18° Ø. til N. 12° Ø., To-Blink fra N. 12° Ø. til N. 4° Ø. og 3 Blink fra N. 4° Ø. gennem N., V. og S. til Kysten S for Havnen. I øvrigt uforandret. 6° 6' N. Br. 79° 30' Ø. Lgd.

X. Asiens O.-Kyst med Japan.

1438. **Røv fundet. Sirene-Riffen. Sumatra V.-Kyst.** Mellem de tre, allerede kendte Sirene-Riffen er fundet et fjerde Røv. 0° 41' N. Br. 98° 55' Ø. Lgd.

1439. **Tønde udlagt. Toelang Bawangrivier. Sumatra Ø.-Kyst.** En hvid Spidstønde er udlagt ved Mundingen af Toelang Bawangrivier, ved N.-Kanten af en stejlt afældende, haard Sandbanke med 2, m mindste Dybde. 4° 20' 0" S. Br. 105° 59' 42" Ø. Lgd. Banken er den N-ligste af Sandrevlerne. Man skal gaa N. om Tønden.

1440. **Tønde inddraget. Koala Langsar. Sumatra Ø.-Kyst.** Den hvide Spidstønde i Koala Langsar, Ø. for Telaga Tuodjoeh, er permanent inddraget. 4° 35' N. Br. 98° 4' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartenden« Nr. 1731. Kjøbenhavn 1908).

1441. **Klippe fundet. North Hwangching Tau. Miau Tau Group. Pe Chiti Straede. China.** En 3 m Klippe er fundet 1/3 Sm S. 30° Ø. fra North Hwangching Tau 50-Pynt. 38° 22' N. Br. 120° 56' Ø. Lgd.

1442. **Fyr tændt. Chinampo. Ping Yang Inlet. Korea V.-Kyst.** Paa den lille øe S. for I Bari Tau er tændt et rødt Fyr med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 17 m. Synsviden: 11 Sm. Hvid, 10 m høj Fyrbanke. 38° 43' N. Br. 125° 24' Ø. Lgd.

1443. **Fyr forandret. Channel Rock (Uno Se). Pusan Harbour. Korea S.-Kyst.** Channel Rock Fyr viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 1/2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1/2 Sek. Flammens Højde: 7, m. Synsviden: 10 Sm.

Rød, 5, m høj Fyrbanke. 35° 6' N. Br. 129° 4' Ø. Lgd. Det midlertidige, røde Fyr er slukket.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet 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 Fyrakib, 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 Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods 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 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand.</p> <p>Bolværkerne 5½, à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift</p> <p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Loda benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod.</p> <p>Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Loda 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, 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:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved 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 Breddede. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystender og med flere Fyrlinier. Lystenden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævn. 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 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 og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhale-plads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Lørsens 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 Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 95 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-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 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 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, 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. Tende	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotte 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.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 18 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. indbefattet Lodsafgifter. Dampskibesom anleber 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 billige 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' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havn en 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 en skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning 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 Ørøde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havn-afgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	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.	Skibaafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hoved-sægtlig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalings-plads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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, 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 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, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer 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. Bolværker-nes 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 Proviant-ering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodsvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodsvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 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. 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.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Juni 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	88 1/4	88 1/4	88 1/2
Danmark			
Norden	81 1/4	82	82 1/2
Kjøbenhavn		22 3/4	24
Carl		69 1/2	71
Dannebrog		72 1/4	73
Skjold		45 1/2	47 1/2
Urania			
Union		22	25
Dampsk. af 1896	73 1/4	73 1/4	73 1/2
Hejmdal		87 1/2	89
Østasiatiske	134 1/4	133	133 1/2
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm	71	70 1/2	71
Torm			
Inga		17 1/2	30
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab.		4	6
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	36 1/4	36	36 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		102	106 1/2
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.			
5 % Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.			
3 1/2 % uops. Stats.	95 1/4	95 1/2	96 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.		87 1/4	87 3/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		89 3/4	90 3/4
4 % — — 2. Serie.	95 1/2	95 1/4	95 1/2
4 % — — 1. — ..		98 1/4	97
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..		80 3/4	90 1/2
4 % — — 7. — ..		95	95 1/4
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..		92 3/4	93 3/4
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		95 1/2	95 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		162	163
Privatbank	101 1/2	101 1/2	101 3/4
Landmandsbank	131	131	131 1/4
Handelsbank		135 1/4	135 1/2
Grundejerbank	46—47	46 1/4	47
Burm. & Wain	92—91 1/4	91 1/4	91 1/2
Helsingørs Jærnsk.	98 1/4	98 1/4	99
Sukkerfabr.	265—268	265 1/4	266
Bryggeri Aktier		150 1/2	151

Veekselkurser d. 22. Juni 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.95
London	18.18	18.15
Paris	72.25	
Amsterdam	150.60	
Wien	75.70	

Notering paa Berlins Børs d. 22. Juni 1909.

Russiske Noter	215.70
4 % Russiske Consols.	87.10
3 1/2 % — — Boden Kredit.	82.75
5 % Mexikanske 1899	101.00
5 % Rumænske Stats	102.30
4 % — — 1890	95.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 92,000, „Hejmdal“ 6,000, „Norden“ 28,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 32,000, „Skjold“ 22,000, „Union“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 34,000, „Dansk-Russisk“ 48,000, „Østasiatisk“ 382,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Cognac og Vin Frihavnen, Kjøbenhavn.

Til Proviantering leveres: Fin Champagne Cognac 63 Øre, Scotch Whisky 71 Øre, St. Croix Rom 68 Øre pr. Liter. Alt i Ankere paa 40 Liter. — Anker gratis. — Ankere paa 20 Liter betales med 2 Kr. og paa 10 Liter med 150 Øre.
Portvin, Sherry, Rødvin 75 Øre pr. Fl., inkl. Fl.
CHR. FUNDERS EKSPORTFORRETNING
Kontor: Baggensgade 20, Kjøbenhavn.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperer.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegnen Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige taeste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Holmens Kanal 22.** Telegram-Adresse: **Copenaure** Telefon-Nr. **42**

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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 Uøej og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossøjul
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tøllges Boghandel.

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.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitolinie 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 29. Juni 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.


Julius F. Schierbeck
 Firm: grundlagt 1858.
 Amaliegade 41, København.
 Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
 Eneforhandler af
TAIFUNTROSSERNE
 Specialforretning i Beg. Haverikommisionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“.

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 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“.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Skibshypothekbanken
 Filial af hollandsk Bank i København Chr. IX's Gade 5
 Telef. 9052
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbetales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
 udfører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juulsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.


 med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjøbmagergade 13.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
 paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
 Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
 Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Rahtjens originale Composition
 Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilhyder
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Skibshypothekbanker** **Prioritetslaan i Skibe**
 paa favorable Vilkaar

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæst
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

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
Sofartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejøbringelse 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“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensens“.
Telefon 7262.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Sandballast
leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“.
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.
G. RAMBERG, Frederiksbg. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eftf., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Palle Sørensen Eftf. Uhr-, Kronometer- og Instrumentmager. — **Sølvtorvet 4.** Telefon Bro 1516 y.
Butik, Lager samt Værksted for Reparationer af alle Arter fine Stue-, Lomme- og Søuhre.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d.
3. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Stationsbyens Fore-
dragssal paa Landsudstillingen i Aarhus med følgende
Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de
efter Tur fratrædende samt af 1 Medlem i Stedet
for Formanden, der ønsker at fratræde udenfor Tur.
3. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1909.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalfor-
samlingens Afholdelse i 1910.
5. Fastsættelse af Honorar for Foreningens Sekretær og
Kasserer.
6. Valg af 1 Medlem til Bestyrelsen for „Danske Skibs-
rederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“.
7. Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.
8. Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie.
9. Forslag fra Kredsstyrelsen for Ærø Kreds om Æn-
dring i Foreningens Love § 2.
10. Forskellige Forslag fra Afdelingen for mindre Skibe.
11. Forslag fra 2 Medlemmer om en Sammenslutning af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk
Sejlskibsreder-Forbund, saaledes at førstnævnte For-
enings Navn bibeholdes.
12. Diskussion om Ordningen af Navigationsvæsnet.
13. Forskelligt.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt senere blive opført
flere Punkter.

Kjøbenhavn i Juni 1909.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
f. T. Formand.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

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

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

V. Larsen. Fedevareforretning. Griffenfeldtsgade 45. Telf. H 1834.

Kjøbenhavn, d. 29. Juni 1909.

Det bekendte Klassifikations-Selskab Lloyds Register har i disse Dage vedtaget at indføre ny Regler for Klassifikation og Bygning af Staalskibe, efter at de gamle Regler har været gældende i omtrent 39 Aar.

De store Fremskridt, som de senere Aar har bragt paa Staalfabrikationens Omraade, sammen med den store Udvikling og de indvundne Erfaringer paa Skibsbygningens Felt gjorde efterhaanden en Ændring af de gamle Regler ønskelig, hvorfor Efterretningen om den skete Forandring, ikke mindst ved den dominerende Stilling Lloyds Register indtager som Autoritet paa Klassifikationens Omraade, vil blive modtaget med Interesse over hele Verden og være af vidtrækkende Betydning.

En af de vigtigste Følger af de ny Regler vil være den, at de reducerer Materialdimensionerne en Del og altsaa vil give baade billigere og især lettere Skibe med deraf følgende større Bæreevne. Naar man har turdet foretage dette Skridt, er det, fordi man bygger paa en lang Aarrækkes Erfaringer, der er indhøstet fra mange Tusinde Skibe paa alle Verdens Have og med alle mulige Løsninger. I de mange forskellige Skibstyper, som til Dato er blevet klassificeret, har man haft udmærkede Midler til at kontrollere Styrken og Virkningerne af de forskellige Materialdimensioner. De lettere byggede, spardækkede Skibe, som har faaet en Reduktion i Materialdimensionerne fremfor de tredækkede Skibe, har været anvendt i samme Fart med samme Last og under samme Omstændigheder som de sværere byggede, firdækkede Skibe, og Erfaringen har vist, at de har klarer sig lige saa godt som disse. Man har derfor indset, at det ikke var nødvendigt at opstille en Norm, der i sine Fordringer gik videre end de spardækkede Skibe, og det blev da netop disses Materialdimensioner, der er blevet lagt til Grund for de ny Regler. Disse anvendes ligesom de tidligere Regler under Hensynlagen til Skibenes Hoveddimensioner: Længde imellem Perpendikulærene, Bredde og Dybde; men de har den Fordel, at de kan anvendes konsekvent ved Skibe, hvis indre Aptringer differerer meget betydeligt. De kan anvendes lige saa let paa det største Passagerskib med utallige Rækker af Bjælker som paa en Fragtdamper, der ikke har en Bjælke i sit Lastrum. Der er i det hele taget nu ikke den Nødvendighed for at specificere, hvor mange Bjælker der skal anbringes i Skibe af forskellig Dybde, som tidligere. En Reder kan vælge hvilket som helst Indretninger, han ønsker. Hvadenten der er Bjælker i Lastrummet eller ej, saa vil Storrelsen af Materialdimensionerne med automatisk Nøjagtighed blive afpasset efter de givne Forhold.

Der fremkommer som nævnt en Besparelse i Vægt ved de ny Regler; men paa saadanne Dele, hvor Erfaringen har vist, at Reduktioner ikke er ønskelige, har man undladt dem. Spanteafstanden bliver forøget lidt, medens Pladerne egentlig ikke er blevet lettere, men derimod omordnet saaledes, at der kommer noget tykkere Plader i Bunden imod lidt tyndere paa Siderne. Skibe, som bliver bygget med en Række Bjælker i Rummet paa Midten af Dybden, vil faa deres Spanter betydelig reduceret. Der er overalt taget Hensyn til at sikre den bedst mulige Fordeling af Materialerne, og i Særdeleshed til at styrke

Nitningerne, da det har vist sig, at mange Havarier skyldes Ufuldkommenheder ved Nitningen. Der lages nu kun Hensyn til Pladernes Tykkelse ved Anordning af Nitningerne. Tabellerne, som fastsætter Materialdimensionerne for Skodder, er ogsaa blevet omordnet, og der er sørgt for simplere og mere økonomiske Indretninger for Ballast m. m. Alle Materialdimensioner beregnes nu i Decimaler af en Tomme.

De ny Regler vil sikkert bringe visse Fordele for Skibsejederne og tillade en dybere Nedlastning, dog menes det, at de ikke vil kunne fremkalde særdeles afvigende Skibstyper.

Mange Dampere paa Grund i Memel Seetiefe. I Følge en Notits i »Hamb. Corr.« har ikke mindre end 8 Dampere været paa Grund i »Memel Seetiefe« i Aaret 1908. Disse Uheld maa tilskrives den Omstændighed, at Farvandet grunder op, og at den uddybede Rende, som fører igennem det, ikke svarer til den Trafik, der er paa Memel, hvorfor en grundig Opmudring maa anses som paatrængende nødvendig.

Navigation i Ambroise Kanalen. For Passagen gennem Ambroise Kanalen er der under 17. Maj, i Følge »Børsenhalle«, udstedt følgende Forskrifter: 1) Gennemsejlingen af den Del af Ambroise Kanalen, der ved Opmudring er bragt til en Dybde af 40 Fod, og som hidtil kun kunde besejles fra Solopgang til Solnedgang af Skibe med ikke over 29 Fods Dybgaende og ikke over 600 Fods Længde, er nu tilladt baade Dag og Nat for alle Regeringsdampere samt for fremmede Dampskibe og Kystdampere, for saa vidt de ikke bugserer Skibe, Lægtøer eller andre Genstande. For Sejlere og Bugserflotiller af enhver Art er Gennemfart forbudt, indtil Kanalen er fuldstændig færdig. 2) De Skibe, som i Følge disse Forskrifter har Ret til at benytte Kanalen, skal afpasse deres Fart saaledes, at de ikke forsinker Muddermaskinens Arbejde eller udsætter denne for Fare. Den tilladte Maksimumsfart er 14 Knob. Regerings-, Lods- og Politifartøjer har i Nødstilfælde Ret til at overskride denne Norm. 3) Det er forbudt at besejle den endnu ikke fuldendte Del af Kanalen, som er under Uddybning. 4) Disse Forskrifter forbliver i Kraft til Afslutningen af samtlige Kanalarbejder, for saa vidt der ikke træffes andre Bestemmelser. Alle tidligere Forskrifter sættes hermed ud af Kraft.

I Marts Maaned d. A. førte der fra det dybere Vand udenfor Kanalen et c. 1.000 Fod bredt Løb, med en omtrentlig Dybde af 40 Fod, ind til den større Dybde i New York Bay. Ved den ydre Indsejling til dette Løb er der mellem Bojerne A. C. 1 og 2 fundet to Steder med henholdsvis 38 og 36 Fod Vand; endvidere er der midt i Løbet mellem Bojerne A. C. 5 og 6 fundet et Sted med 39 Fod og ligeledes i Midten af Løbet tværs for Boje 24 et Sted med samme Dybde.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af et Spørgsmaal fra Hr. Kapt. H. V. Bang i Dansk Søfartstidende Nr. 47, vil jeg gerne tilstaa, at jeg ikke er saa mandig og modig, at jeg vil risikere Følgerne af, at jeg tillader mig at have en anden Mening end Formanden i Den almindelige Danske Skibsførerforening og maaske derfor blive behandlet værre end Kapt. Holm, som dog var Æresmedlem. De der nærer ugrundet Mistanke til sagesløse Personer, bør selvfølgelig ikke gøre saadant. Pilene maa have ramt, siden Kapt.

Bang kalder det, at indsende en anonym Artikel, som kun indeholder Sandhed, for en unobel Handling.

For øvrigt er det vel ikke Personen, men Sagen, der skal diskuteres.

Medlem A.-Ø.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Konsul A. Andersen,
Bestyrer af Redningsvæsnet i Jylland.



Redningsvæsnet er meget forstaaelig en af de Institutioner, som er nær knyttet til Søfarten, og denne følger derfor med Interesse alle Begivenheder indenfor Redningsvæsnets Omraade. Naar der da som i disse Dage indtræffer et Jubilæum, der bliver lagt Mærke til ikke alene her i Landet, men rundt om i Udlandet, vil vi ogsaa bringe vore Læsere en Beretning herom.

Som Overskriften viser, er det Bestyreren af Redningsvæsnet i Jylland, som denne Omtale gælder, og det er i Anledning af, at han den 1. Juli d. A. fejrer sit 40 Aars Jubilæum i denne Stilling.

Konsul Anthon Andersen fødtes i Randers den 31. Maj 1835. Han kom efter sin Konfirmation i Skibstømmerlære og sejlede efter udstaaet Læretid i flere Aar til Søs som Tømmermand med større Skibe fra Hamburg. I 1858 kom han atter hjem og tog Plads ved et Skibsbyggeri i Lemvig, og her fandt den daværende Bestyrer og egentlige Stifter af Redningsvæsnet i Danmark, Kammeraad Claudi, ham og antog ham til Tjeneste som Privatassistent paa sit Kontor. Det var sikkert ikke Ander-

sens Mening den Gang at blive i denne Stilling, men da indtraf der en Begivenhed, som gjorde, at han blev fast knyttet til Redningsvæsnet. Det var Strandingen af den engelske Dampet »Arctic«, om hvilken vi efter en gammel Beretning skal fremføre følgende:

»Fra den 3dje til den 6te Oktober 1860 rasede en heftig vestlig Storm paa Kysten. Vejret begyndte den 3dje ved Midnatstid af SV, og trak sig efterhaanden mere vestlig og endte med NV. I denne Storm strandede, saavidt mindes, 14 Skibe paa Harboore Strand. Dampskibet »Arctic«, Kaptajn John Bowes, bestemt fra Hjemstedet Hull til Kronstadt med Stykgods, var et af de sidste af de strandede Skibe; det drev ind og sank den 4de Oktober.

Skibet havde samme Dag faaet Brud paa Maskinen, og da en Styrteso omtrent samtidig knuste Maskinskylligheten, blev Ilden under Kedlen slukket. Det lange Skib, som ikke var indrettet til Sejlføring uden i Magsvejr, kunde ikke bringes til Vinden, og da det som Følge heraf faldt tværs, brød Søen over Dækket og fyldte Skibet gradvis. Besætningen arbejdede baade ved Haandpumpen og ved Pøsning, men det var umuligt at holde Skibet læns. Da »Arctic« nærmede sig Kysten, og Føreren indsaa det kritiske ved Situationen, blev Skibet, halvt synkefærdigt som det var, opankret udenfor yderste Revle. Til alt Held i Ulykken sprang Kællingen, hvorved Skibet drev Landet noget nærmere, før det sank. Om Bord befandt sig ialt 30 Personer.

Da Skibet sank vilde en Passager, Mr. Sheridan Knowles, hjælpe Kvinderne paa Dækket igennem Kahytsskyllygheten, da Adgangen til Kappen var spærret, men en Sø styrtede i det samme ind over Dækket og førte Mr. Knowles med sig. Samtidig druknede tre Kvinder og et Barn samt første Styrmand og en Fyrbøder. Resten, ialt 23 Personer, søgte skyndsomt op i Masterne, nemlig 17 i Forresaling og 6 i Salingen paa Stormasten.

Da disse usikre men eneste Tilflugtssteder var naaet, stod Havet op til Masternes halve Højde. I det sidste Døgn for Strandingen havde ingen om Bord faaet varm Mad eller Drikke; flere, navnlig Maskinfolkene, var yderst tyndt paaklædt, og i det hele var de alle lidet skikket til, gennemblødt og udaset som de var, at staa det barske Vejr ud i den paafølgende lange og pinlige Nat. Pladsen i Forresalingen var saa indskrænket, at Vedkommende under store Lidelser uophørlig maatte staa med Fødderne i uforandret Stilling tværs paa det smalle halvrunde Jern, af hvilket de tvende Salingshorn var dannet. Nogle Laster af det bortføjne Topsejl, som hang under Raaen, var af afgørende Betydning for at holde de Skibbrudne i Live Natten over.

Da de øvrige strandede Skibe stod Landet nærmere end »Arctic«, og da flere Besætninger som Følge heraf muligvis vilde forsøge selv at redde sig — Forsøg, som let kunde faa et ulykkeligt Udfald for Besætningerne — maatte disse hjælpes først. Endelig den 5. Oktober om Morgenen kunde man gore noget for at redde »Arctic«s Besætning.

Redningsmandskabet ved Stationen Flyvholm var paa Grund af de mange Strabadser, det havde gennemgaaet, meget udaset, og da Kravet om at gaa ud til de ulykkelige, som ventede paa Hjælp i »Arctic«, nu stilledes til det, nægtede det at gaa ud med Redningsbaaden.

Konsul Andersen var til Stede paa Stranden, og da Redningsmandskabet ikke vilde gaa ud med Baaden, ilede han Nord efter og fik fat paa Besætningen fra en norsk Bark, der var strandet, og som var kommen i Land ved Redningsvæsnets Hjælp. De gik allesammen med til »Arctic«s Strandingssted, men da de saa, hvorledes Forholdene saa ud, var kun en eneste af dem, nemlig 2den Styrmand Steen, villig til at gaa med. Efter store Anstrængelser lykkedes det Konsul Andersen at samle en Besætning. Af det faste Mandskab var der kun en eneste, der var pligtro og gik med.

En ældre, engelsk Ingeniør, Mr. Thomas Earle, der var engageret ved Nissum Fjords Torlægning og opholdt sig i Lemvig, var som saa mange andre taget til Havel for at se Strandingerne. Da der opstod Vanskeligheder ved at faa Redningsmandskab, tilbød Mr. Earle sig uopfordret som Dellager. Konsul Andersen gjorde ham genlagende opmærksom paa, at han, der efter sin Alder, 55 Aar, var meget affældig, udsatte sig for alvorlig Fare, større for ham end for yngre og rørigere Personer, men han svarede: "Jeg har intet at tabe sammenlignet med mine lidende Brødre derude", og saa pegede han ud paa Masterne, hvorfra Nødraabene uafbrudt hørtes.

Der var først 7 Mand til Redningsbaaden, og de prøvede paa at faa den ud, men forgæves, den kastedes tilbage paa Stranden. Da kom der, særlig paavirket af Mr. Earles Optræden, 3 til, og efter et ihærdigt Arbejde lykkedes det nu at faa Baaden ud, den passerede Revlen, hilst af 3 Cheers fra de i Masterne rængstelig spejdende Skibbrudne. Da de kom i Skibets Nærhed, kastedes en Topsejlsbrase fra Fortoppen ned i Baaden, hvorved Forbindelse opnaaedes. De Skibbrudne lod sig nu enkeltvis falde flere Fod ned i Baadens Bov, hvor de grebes af kraftige Arme. Naar Søen kom løbende, maatte Baaden affires mange Favne for derefter paany at gentage Manøveren.

Da 14 Skibbrudne saaledes var taget op, søgte Baaden til Land, efter at de Tilbageblevne, som helst vilde have været oplaget samtidig, af Konsul Andersen havde faaet Lofte om, at de ikke skulde vente forgæves, men at Redningsbaaden ufortøvet vilde blive sat ud paany, saafremt Redningsmandskabet bevaredes.

Da de Skibbrudne var landsat, gik Redningsbaaden ud paany og optog Resten af Besætningen, men da Baaden gik ind efter, kæntrede den, hvorved to af de Skibbrudne og Mr. Earle tilsatte Livet. Stranden var opfyldt af Mennesker, som da samlede sig i Kæder og ved at løbe ud i Havstokken hjalp de de Overlevende i Land.

Mr. Earle havde faaet betydelige Læsioner, og flere Ribben knækket, men Ansigtet var fuldstændig ubeskadiget. En voksen Søn, hans eneste Barn, stod paa Stranden, da Faderen saaledes fandt Helledøden.

Der blev naturligvis vist de tapre Redningsmænd efter denne Færd al mulig Paaskønnelse baade i Form af Pengebelønninger og Medailler, og Andersen fik ogsaa baade den danske og den engelske Redningsmedaille, men samtidig havde han vundet sig et Navn i Redningsvæsnets Historie, og Claudi skyndte sig da ogsaa at knytte ham til Institutionen. Denne var jo kun 8 Aar gammel, og der var meget at rette. Andersen tog fat med Energi og de overordnede Autoriteter fik snart baade Øje for og samtidig ogsaa Respekt for den unge Mands gode Egenskaber i denne Tjeneste, og da Claudi den 1ste Juli 1869 trak sig tilbage fra Ledelsen, blev denne overdraget til Andersen. Der kom brydsomme Tider for Redningsvæsnets Kløge Hoveder kom frem og vilde reformere snart paa den ene og snart paa den anden Maade, men Andersens klare Forstand hjalp til at skille Klinten fra Hveden, og den danske Stat maa i dette Øjeblik være glad over, at der i de Dage stod en Mand for Styret indenfor Redningsvæsnets, der ikke var bange for at sige sin Mening. Dette saa meget mere som Redningsvæsnets gik en Udviklingsperiode i Mode, som ingen den Gang havde drømt om. Antallet af Redningsstationer blev stadig forøget, saa at der nu findes det dobbelte Antal af det, der fandtes, da Andersen tiltraadte Styret; men Tidens Opfindelser skulde ogsaa gøres brugbare indenfor Redningsvæsnets Virksomhed. Naar i tidligere Tider en Stranding indtraf, og man blev denne var, da skulde der først Bud til den nærmeste Redningsstation, og fra denne skulde der igen Bud omkring til det nærmere eller fjærnere boende Mandskab, og de til Transporten nødvendige Heste skulde skaffes til Veje. Hvor er det ikke anderledes nu, da Telefonle-

ningen gaar langs den ganske Kyst fra Station til Station og endda med flere Alarmeringsstationer mellem disse og med Ledning til de fjærnere boende Hesteejere, saaledes at all nu kan møde paa Strandingsstedet i forholdsvis kort Tid. Eller naar man tænker paa, hvorledes Skibe i tidligere Tid kunde strande paa Kysten ved Nattetid, og der hengik lang Tid, inden de blev observeret, da ingen færdedes paa Stranden paa de ubeboede Steder. De Skibbrudne maatte ofte døje meget, inden Hjælpen kom til Stede, hvis den i det hele naaede at komme i betimelig Tid. Ogsaa her er der sket en stor Forandring, da der nu altid gaar Vagt paa Kysten, naar Vejret er saaledes, at Strandinger kan befrygtes, og med de i ikke saa fjærn Afstand fra hinanden liggende Telefonstationer, vil Hjælp hurtigt kunne kaldes til Stede. Men saa kommer Udviklingen af selve Redningsmateriellet, og i den Retning er man her i Landet naaet til en Højde, der fuldt ud staar paa Siden af alle andre Lande og i de allertilfælde overgaar disse. Den ene Gang efter den anden er Repræsentanter for fremmede Nationer kommet her til Landet for at hente Erfaring om Redningsvæsnets Udvikling. Sidste Aar var der saaledes en hollandsk Kommission, som berejste Jyllands Vestkyst, og selv Engleskmændene har været her for at tage Belæring af det Materiel, som bruges her. Til flere Lande saaledes til Sverige, ja endog til Portugal er der herfra Landet leveret Redningsbaade og andet Materiel af samme Slags, som bruges her, og alle vegne fra har der kun lydt Anerkendelse.

Men det har kostet Arbejde at naa saa langt frem, og dette Arbejde har hovedsagelig været ydet af Konsul Andersen. Ofte er han stødt sammen snart med en Autoritet og snart med en anden, men hans praktiske Erfaring har altid forstaaet at gøre sig gældende. Han har altid været klar til at anerkende virkelig gode Forslag til Forbedring, men ubønhørlig til at gaa paa Akkord om Projekter, som han maatte anse for umulige.

Konsul Andersen er Punktlighedens og Nøjagtighedens Mand i fuldeste Maal. Der bliver ingen Ting syttet hen ved Redningsvæsnets, men alle Skrivelser bliver straks besvaret, og det har ikke saa lidt at sige, da Korrespondancen er temmelig omfattende; alene af Breve skrives der aarlig mellem 3000 og 4000, og dertil kommer den enorme Masse af Beretninger, Regnskaber og lignende. I mange Aar maatte Konsul Andersen bestride Arbejdet alene, men den store Udvikling gjorde det tilsidst umuligt, og fra 1883 blev der ansat en Assistent og fra 1900 yderligere en Assistent, sidstnavnte dog særlig af Hensyn til Tilsynet med Redningsvæsnets omfattende Telefonanlæg. Den Orden, der hersker i Ekspeditionen af alle Redningsvæsnets Sager, gaar igennem ved alle Stationer. Konsul Andersen laaler i den Retning ikke noget Sloseri, men samtidig er det en Fornøjelse at se den Orden og Renlighed, der findes paa selve Stationerne, all ligger til enhver Tid nøjagtig paa sin bestemte Plads, og der er som blæst i et saadant Redningshus.

Men ved Siden af sin Virksomhed som Bestyrer af Redningsvæsnets har Konsul Andersen haft en stor og meget omfangsrig Beskæftigelse i flere andre Retninger vedrørende Sovæsnets. Han er saaledes Strandingskommissionær, og Antallet af de Strandinger, han har behandlet, naar op i saa høje Tal, at ingen anden Strandingskommissionær kommer op i Nærheden deraf. Han er befuldmægtiget for Lloyds i London og en stor Mængde andre Assuranceselskaber. Dertil kommer, at han er Konsul for seks forskellige Nationer, nemlig for Sverige (tidligere ogsaa for Norge), England, Rusland, Tyskland, Holland og Belgien; at en enkelt Mand repræsenterer saa mange forskellige Nationer er noget man sjældent ser.

Hædersbevisninger og Dekorationer er bleven Konsul Andersen tildelt i rigt Maal. Af danske Dekorationer bærer han Kommandørkorset af Dannebrøge, Sølvkorset og Fortjenstmedaillen i Guld samt et Par andre Medailler, og af udenlandske Dekorationer bærer han en lang Række.

Ved enhver Lejlighed har Konsul Andersen vist sin store Interesse for Søfartens Fremgang, og ved alle de større Søfartsmøder, der har været afholdt i de nordiske Lande, har han været en sikker Deltager. Han har været Parthaver i en betydelig Del af de store Sejlskibe, der indtil for faa Aar siden var hjemmehørende paa Fano, og hans vægtige Raad er ofte bleven hørt; han er da ogsaa Æresmedlem af Fano Skibsrederforening. I et og all er han en Mand, som, skønt ikke selv Søfarende, har bragt den danske Søfart stor Ære og gjort sig fortløbet af den som kun faa.

C. P. E.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Dokavgifter i Leith.

Fra en Reder, hvis Skib nylig har løst en Parthadning i Leith, har Foreningen faaet følgende Meddelelse:

»Vi vil ikke undlade at henlede Deres Opmærksomhed paa det abnorme Forhold i Leith for en Baad, der kommer til denne Plads med Parthadninger. Idet de overordentlig høje »Dock dues« fuldt ud skal erlægges, selv om Baaden kun kommer dertil med et minimalt Kvantum Last. Vi havde for nogen Tid siden en af vore Baade, der laster c. 2.000 Tons d. w., eksklusive Bunkers, beordret til Leith med Parthadning, beløbende sig til kun 83 Tons, og trods det, at Skibet kom fra en anden skotsk Havn og kun opholdt sig i Leith nogle Timer, forlangtes der fulde »Dock dues«, beløbende sig til £ 33.5.7. Vi reklamerede en Del heraf godtgjort, men dette blev afslaaet.«

Foreningen tror, det vilde være af Interesse for Redere at blive gjort bekendt med dette Forhold, saa at de kan tage Hensyn hertil ved Slutning af Parthadninger for denne Havn.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene nærmest at betegne som uforandrede, og det er særlig Bottenhavet, som er knap paa Laster uden at noget nævneværdigt nyt kommer til, saa at Raterne fremdeles er lave. Danmark har ligesom tidligere nogle faa Laster, medens Tyskland og Vestsverige er vedvarende tomme for Udfragter, der kan lønne Transport; Rusland er ligeledes uden Liv. Østnorge har nogle Is- og Trælaster, men det er vanskeligt at komme til Forretning, idet Rederne stiller højere Fordringer for Islaster paa denne varme Aarstid, medens Befragternes Tilbud er lavere, saa at der i det hele ikke foreligger nogen Udsigt til Bedring. Returfragter Vest fra er der ikke egentlig Mangel paa, og Raterne der betales er efter Forholdene ret tilfredsstillende, men Faren for Strejke i Kulminerne er vedvarende til Stede.

Der er sluttet 85 Stdr. Stav Yxpila Themsen 32/6, 100 Stdr. D/B. & Boards Haparanda/Pontrieux 51 Frcs., 1.000 Tdr. Tjære Umeå/Antwerpen Frcs. 2.70, 280 Tons Oljekager Havre/Flensborg 11 Frcs., 300 Tons Oljekager London/Danmark 6/6, 400 Tons Kul Dysart/Bogense £ 7.5.

Hvad angaar de mindre Skibe er Fragtmarkedet i en saa elendig Tilstand som tænkes kan, og der er just ikke Udsigt til, at der i den første Maanedes Tid vil indtræde nogen væsentlig Forandring heri; dette gælder særlig Østersøen. Fra Libau, hvorfra i forrige Uge flere Skibe

blev sluttet for Oljekager til 6 M. pr. Juli, er Behovet foreløbig atter dækket. Königsberg er meget mat og skal i sidste Uge have sluttet 4 M. for Rug; fra de øvrige nordtyske Havne er der næsten ingen Tilbud; fra Stettin er saaledes flere Skibe gaaet i Ballast, efter i nogen Tid at have ligget fragsøgende dér; heller ikke Sukker fra Barth er der for Tiden til at faa, og fra Stralsund sluttedes for Rug til Sundhavn 3 M. for derliggende Skib. Vender man Blikket til Sverige er Forholdene næsten de samme; de faa Ladninger, som kommer i Markedet, optages straks af paa Landen liggende Skibe. Af Noteringer skal vi blot nævne Lysekil/Brunshüttel 4 M., Lübeck 3½ M., Warberg/Stettin 3 M., Ronneby/Libau 3½ M.

Provinserne er stadig flove og slutter saa godt som intet. Kjøbenhavn var i sidste Uge lidt livligere og sluttede flere Skibe for Hvede til Provinserne, bl. a. til Vejle og Svendborg 10 Øre samt Majs til Masnedsund 9½ Øre.

Norge er ogsaa ualmindelig rolig, og kun enkelte Feldspathladninger kommer nu og da i Markedet.

Generalforsamlinger.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab

afholdt d. 25. ds. sin aarlige Generalforsamling.

Bestyrelsesraadets Formand, Gehejmetsaadsraad **Bra m s e n**, fremlagde Regnskabet.

Selskabet havde i Aarets Løb haft et Overskud af Skibenes Drift paa Kr. 209,000, Renterne beløb sig til Kr. 192,000, ialt Kr. 401,000. Til Amortisationsfonden henlagdes c. Kr. 134,000 og til Administration var medgaaet Kr. 50,000. Tab ved Samarbejde med andre Selskaber havde udgjort Kr. 178,668, saa der intet Udbytte kunde gives, men kun kunde overføres Kr. 38,500 til næste Aars Regnskab.

Direktor **R e i n h a r d** aflagde derefter Beretningen.

Der gaves enstemmigt Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsesraadet genvalgte Kommitteret **E r n s t**.

Havarier og Forlis.

L e i f, Galense af Ronne, kom d. 24. ds. paa Rejsen fra Kalmar til Sæby med en Ladning Træ paa Grund paa Mellemlakket, Læso, men kom atter flot efter at have kastet c. Halvdelen af Dækslasten, og fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

H a n s i g n e, 3/4 m. Skonner af Marstal, har d. 20. ds. været paa Grund paa Rio Grande Barren. Skibet er indkommet til Bahia i læk Tilstand.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den danske Brig »Sophie«, der ejes af Rederiet A/S. C. Breinholt, Nordby paa Fano, er blevet solgt til et Rederi i Brasilien. Briggen, der er bygget af Træ i Aaret 1894 og maaler 255 Netto Reg.-Tons, er for Tiden beliggende i Hamburg.

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 Prislist.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. **Kjøbenhavn,** Amaliegade 22. Telef. 273

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. hertil 24./6. fra Grimsby. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 7./6. herfra. — Algarve, Borries, ank. Brahestad 22./6. herfra. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Trondhjem 26./6. Syd fra. — A. N. Haansen, Paaske, afg. Riga 25./6. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, pass. Quessant 27./6. for Antwerpen. —

Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 19./6. til Havre. — Arno, Strubberg, auk. Lissabon 26./6. fra Cadix. — Aurora, Fischer, auk. Antwerpen 24./6. fra Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, auk. Riga 24./6. fra Reval. — Beira, Luuge, auk. hertil 18./6. fra Hull. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansund 28./6. til Kristiania. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Petersborg 26./6. til Snudsvall. — Christian IX, Holm, auk. hertil 27./6. fra Königsberg. — Dagmar, Bogvad, pass. Quessant 23./6. for Barcelona. — Douro, Soberg, pass. Dartmouth 27./6. for Oporto. — Esbjerg, Strufve, auk. hertil 27./6. fra Siciliu. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 14./6. hertil. — Frederik, Thomsen, afg. London 26./6. hertil. — Garoue, Kromann, afg. herfra 24./6. til Petersborg. — Georgios I, Sorensen, afg. Libau 26./6. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 24./6. til Kristiansund. — Hengest, Munch, auk. hertil 20./6. fra Havre. — Hjelm, Sorensen, auk. hertil 26./6. fra Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 26./6. hertil. — Jolanta, Simonsen, pass. Bruusbüttel 26./6. for London. — Kasan, Hansen, auk. Libau 23./6. fra London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 26./6. til Boston. — Kiev, Jørgensen, afg. Dunkerque 26./6. hertil. — Kursk, Gommessen, auk. hertil 25./6. fra Rotterdam. — Leopold II, Rasmussen, auk. Hull 23./6. fra Libau. — Loire, Craignou, auk. Bordeaux 22./6. fra Finland. — Louise, Kruse, afg. Parnau 26./6. hertil. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Antwerpen 27./6. hertil. — Moskov, Jousen, auk. Dunkerque 25./6. herfra. — Nicolai II, Clauson-Kaas, auk. Salonika 27./6. fra Piræus. — Nordjylland, Jacobsen, afg. Antwerpen 27./6. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisenette, auk. hertil 28./6. fra Petersborg. — Omsk, Harder, afg. Windau 26./6. til Libau. — Oscar II, Hempel, pass. Faire Island. — Pennsylvania, Gotsche, auk. Filadelfia 24./6. fra Boston. — Perm, Christensen, pass. Holtenua 26./6. for London. — Prøgel, Iversen, afg. Riga 26./6. til Antwerpen. — Ribberhuus, Bonnellykke, auk. hertil 28./6. fra Riga. — Saga, Wiberg, auk. Antwerpen 17./6. fra Riga. — Saxo, Larsen, auk. hertil 27./6. fra Libau. — Texas, Lissner, pass. Lizard 26./6. for Rotterdam. — United States, Wulff, auk. hertil 22./6. fra Kristiania. — Viking, Meyer, auk. hertil 25./6. fra Stettin.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, auk. Esbjerg 25./6. — Nancy, Th. Nielsen, auk. Rouen 23./6. — Nautik, N. Nielsen, passeret Dunnet Head 25./6. for Wiborg. — Nordsøen, Gram, passeret Helsingør 22./6. for Nautes. — Nexos, Basse, afg. Tuborg 22./6. til Luftholmen. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 22./6. for Slugsund. — Ellen, Hansen, auk. Libau 25./6. — Fylla, Lauritsen, afg. Cardiff 24./6. til Kallundborg. — Bodil, Udall, auk. Sundsvall 23./6. — Dagmar, Mathiasen, afg. Hull 23./6. til Kjøbenhavn. — Norma, Schiff, auk. Rivasella 25./6. — Aalfa, Sorensen, afg. Methil 26./6. til Esbjerg. — Laura, Petersen, passeret Helsingør 25./6. for Libau. — Hebe, Gregersen, afg. Blyth 26./6. til Wasa. — Inger, Larsen, auk. Sautander 25./6. — Johanno, Mikkelsen, afg. Swansea 23./6. til Harburg.

Vulcan. Vuleau, Nielsen, auk. Svendborg 21./6. — London, Bom, auk. Burutisland 23./6. — Paris, Tholander, afg. Petersborg 25./6. til Ghent. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 23./6. til Rotterdam.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Stax 15./6. til Brest. — Wien, Boeck-Hansen, auk. Rotterdam 24./6. — Roma, v. Thuu, auk. Dakar 26./6.

Dania. Lilly, Nielsen, auk. Antwerpen 13./6. — Alexy, Lorentzen, afg. Kemi 23./6. til Preston. — Dagny, Sorensen, afg. Lemwerder 16./6. til Genua. — Mary, Clausen, auk. Sörnäs 21./6.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Reval 25./6. til Repola. — Brattingsborg, Sorensen, afg. Bone 21./6. til Stettin. — Flynderborg, Andersen, auk. Kronstadt 23./6. — Fredensborg, Fischer, auk. Petersborg 19./6. — Frederiksborg, Albertsen, auk. Jacobstad 21./6. — Jømsborg, Mathiesen, auk. Hull 23./6. — Kronborg, Jensen, auk. Rotterdam 19./6. — Rosenborg, Schultz, afg. Repola 22./6. til West Hartlepool. — Skanderborg, Jensen, auk. Swansea 24./6. — Stegelborg, Lund, auk. Bordeaux 21./6. — Stjerneborg, Lund, auk. Frederikshavn 21./6. — Søborg, Hansen, afg. Phillipville 25./6. — Uranienborg, Schmidt, afg. Dordrecht 14./6. til Genua.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, auk. Antwerpen 23./6. — Klampenborg, Winther, afg. Rouen 25./6. til Sunderland. — Marselisborg, Larsen, afg. Spezia 25./6. til Huelva. — Silkeborg, Pedersen, afg. Petersborg 19./6. til Terneuzen. — Skodsborg, Agerlin, auk. Newport 22./6. — Tuborg, Schmidt, auk. Terneuzen 25./6. — Ulfsborg, Jørgensen, auk. Kronstadt 25./6. — Vordingborg, Palsbo, auk. Parnau 24./6.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, auk. Calais 23./6. — Dausborg, Kühl, auk. Petersborg 21./6. — Jægersborg, Larsen, afg. Sunderland 19./6. til Kronstadt. — Kallundborg, Nielsen, auk. Velzen 20./6. — Taarnborg, Matzen, auk. Windau 20./6.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, auk. Libau 21./6.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Swansea 17./6. til Nizza.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, auk. Windau 23./6.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, auk. Blyth 19./6. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Petersborg 20./6. til Ghent.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Riga 21./6. til Ghent.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Aarhus 23./6. til Gullport. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Swansea 23./6. til Cambelton. — Generalkousul Pallisen, Christensen, afg. Preston 25./6. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, auk. Novorossisk 24./6. — Helmer Mørch, Thorsoe, auk. Chatham 22./6. — Excellence Pleske, Rasmussen, auk. Methil 26./6. — Pawel Andrejef, Tannebek, auk. Dunkerque 25./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Swansea 24./6. til Halifax. — Alexander Shukoff, Brandt, auk. Burutisland 19./6. — Johau Siem, Nielsen, auk. Swinemünde 26./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Petersborg 22./6. til Amsterdam. — Newa, Dahl, auk. Vejle 26./6.

Heimdal. Anine, Leth, auk. Rouen 25./6. — Helga, Vaaben-Hansen, auk. Dieppedalle 20./6. — Martha, Christensen, auk. North Shields 18./6. — Elna, Ratje, afg. Archangel 26./6. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 26./6. — Simone, Møller, afg. Soroka 18./6. — Jeanne, Löffler, afg. Dunkerque 26./6. — Vera, Riso, afg. North Shields 23./6. — Daisy, Lagesen, auk. Umeå 19./6.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Berg, afg. Antwerpen 22./6. til Port Said. — Siam, Cortsen, auk. Yokohama 25./6. — Tranquebar, van Deurs, auk. Havre 24./6. — Cathay, Kruse, auk. Kjøbenhavn 15./6. — Bando, Thomsen, afg. Antwerpen 22./6. til Port Said. — Pangan, Knudsen, afg. Colombo 19./6. til Singapore. — Bintang, Gabe, afg. Bangkok 14./6. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Port Said 21./6. til Genua. — Chumpon, Hansen-Ravn, auk. Kjøbenhavn 9./6. — Cambodia, auk. Kjøbenhavn 23./6.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, auk. Rotterdam 24./6. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 18./6. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 18./6.

Danmark. Ansgar, Madsen, auk. Hamburg 23./6. — L. N. Madvig, Halm, auk. Riga 26./6. — Hamlet, Jørgensen, auk. Archangel 21./6. — Helge, Olsen, afg. Newcastle 23./6. — Rolf, Reese, afg. Petersborg 26./6. — Niels R. Fiuseu, Olsen, afg. Grimsby 25./6.

Torm. Sara, Jensen, afg. Blyth 25./6. — Helene, Sorensen, auk. Libau 19./6. — Agnete, Petersen, afg. Tyne 23./6. — Hermia, Hansen, afg. Dunkerque 26./6. — Alice, Schultz, afg. Kallundborg 24./6.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, auk. Methil 25./6. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 13./6. til Antwerpen. — Newton, Andersen, auk. Antwerpen 16./6. — Washington, Nielsen, afg. Hungerborg 21./6. — Nivington, Sveidsen, afg. Windau 22./6.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, auk. Neufahrwasser 17./6. — Henrik Rjelke, Hansen, auk. Newcastle o. Tyne 22./6. — Ove Gjedde, Jans, auk. Ghent 16./6.

Frø. Austa, Bagger, pass. Kjøbenhavn 25./6. for Riga. — Freja, Nielsen, auk. Stevus 20./6. — Vera, Thiig, auk. Kjøbenhavn 26./6.

Sejlskibe.

Æra. Maagen, Mortensen, auk. Brigess (N. F.) 23./6. — Apollo, Albertsen, afg. Kjøbenhavn 23./6. til Risor. — Anne, Hansen, auk. Kjøbenhavn 23./6. — Emanuel, Bager, auk. Kjøbenhavns Red 22./6. p. R. t. Invergordon. — Mariane, Audersen, auk. Laugesund 23./6. — Freden, pass. Dover 21./6. vestg. — Ariel, Christensen, auk. Kragero 23./6. — Laurits, Folmer, auk. Hangø 24./6. — Hans, Knudsen, pass. Vlissingen (Belgien) 24./6. p. R. t. Antwerpen. — Atlantic, Rasmussen, auk. Lagoun 24./6. — Arietis, Andersen, auk. Methil 24./6. — Fredensborg, Kishy, auk. Portland 24./6. p. R. t. Hamburg. — Marstal, Hansen, auk. Kjøbenhavn 23./6. — Vera, Clausen, auk. Ursviken 25./6. — Proven, Schmidt, auk. Nippers Harbour 24./6. — Astræa, Svane, auk. Barbados 24./6. — Bien, Petersen, auk. Halmstad 25./6. — Forældres Minde, Christensen, auk. Uleåborg 26./6. — Svane, Mollmann, auk. Middlesbro 25./6. — Expres, Rasmussen, auk. Flensborg 25./6. — Villi, Knudsen, auk. Flensborg 26./6. — Neptun, Jensen, auk. Lysekil 26./6.

Efterretninger for Søfarende.

Vrag afmærket. Stubben N. Sundet. En Galease er sunken V. t. N. for Tokosten paa Stubben O. Sm. Afstand i 6,5 m Vand. En Vraglystønde, der viser grønt Blink, Lys 5 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt e. 130 m Ø. for Vraget.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 29. Juni 1909. — Konsul A. Andersen. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — 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 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryningsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Krøgh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og
Stockholm for

Lanterner.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencou“

F. Hansen & Co.

Licensod

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundavall, Hernösand, Örnsköldavik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevodor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

**Forlang kun John Crabbie's
scotch Whisky**
gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og ufortoldet.
General-Agent for Danmark:
ALBERT B. COHN, København K.
Telegram-Adresse: „Vincohu“. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,
Skibsmægler & Speditorer.
Etabl. 1881.
Kotka, Finland.
Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.
Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,
Helsingfors (Finland)
Skibsmægler
Telegr.-Adr.: „Holmströmer“.
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsroderi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibs-
førnødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmægler
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

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.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Sandballast
leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“
har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. 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.

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: V. KROGH.
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Fredag den 2. Juli 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerops
Redningskrandse og Redningsbælter.



Tekn. Maskinhandel.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min Illustrerede Prisliste.



Julius F. Schierbeck
Firm: grundlagt 1858.
Amaliegade 41, København.
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af
TAIFUNTROSSERNE
Specialforretning i Beg. — Haverikommisionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“.

Adr.: St. Annæ Plads 16	Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5801
• • Leverandør til Flaaden • •			• Leverandør til Statsbanerne •	

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. 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.: „Danskelloyd“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

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 — **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.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparation 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 800 Tons Egenvægt.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

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.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

De private Assurandører lim.
i København
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.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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.



Københavns ny Sandkagebageri
G. F. Abrahamsens Eff., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
nbfælter sig til d'Herr. Restauratør.
De bedste Varer her paa Pladsen.



Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0
16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i København: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlbøllermann, Kjøbenhavn.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Koføed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

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

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

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.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

BERETNING
fra
Dansk Sejlskibsrederi-Forening
for Aaret 1908.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening aflægger herved følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden sidste Generalforsamling forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte paa sidste ordinære Generalforsamling d. 11. Juli f. A. Havnefoged A. P. Rasmussen, Skibsreder P. N. Winther og Mægler A. Hansen, der alle genvalgtes.

Efter Forslag fra Afdelingen for mindre Skibe valgtes dennes Sekretær, Translatør L. Rasmussen i Stedet for afdøde Mægler G. Nicolaisen.

Regnskabet.

Foreningens Regnskab for Aaret 1908 udviser følgende:

Indtægt:			Udgift:				
	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Kassebeholdning pr. 31. December 1907 ..	1,625	85	Anskaffet Inventar (heraf Kr. 58.00 i 1907)	134	00		
Indbetalt af Kredsafdelingen for:	Kr. Ø.		Kontorudgifter (heraf Kr. 42.05 i 1907)	567	89		
Bornholm	237	62	Rejseudgifter (heraf Kr. 212.50 i 1907)	903	46		
Sjælland	296	70	Lønninger	1,354	00		
Fyen og Langeland	1,967	91	Bidrag til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart	500	00		
Ærø	2,088	85	Annoncer	74	00		
Øst-Jylland	145	00	Porto og Telegrammer	73	79		
Nord-Jylland	80	00	Bogtrykkerarbejde	117	45		
Thyland og Mors	121	68	Refunderet Søassuranceforeningen »Ærø« for Foreningen	12	70		
Fanø og Vest-Jylland Syd for Limfjorden	569	60	Forskelligt	29	40	3,767	09
Afdelingen for mindre Skibe ...	2,435	85	Medlemsbladet for 2. Halvaar 1907	2,582	60		
Overordentlige og udenlandske Medlemmer	169	81	do. for 1. Halvaar 1908	2,559	20		
			do. à Konto 2. Halvaar 1908	1,000	00	6,141	80
Refunderet Kontorleje af Det forenede Dampskibs Selskab	31	25	Indestaaende i Privatbanken pr. 31. Dec. 1908			30	21
Refunderet Kontorleje af Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund	489	98	Kontant Beholdning			392	03
Renter	71	03				10,331	13
	8,113	02					
	10,331	13					

Balance pr. 31. December 1908.

AKTIVER.	Kr.	Ø.	PASSIVER.	Kr.	Ø.
Indestaaende i Privatbanken	30	21	A/S Dansk Søfartstidende til Gode for 2det Halvaar 1908	1,233	60
Kontant Beholdning	392	03			
Kontorinventar	Kr. 744.10				
÷ 10% Afskrivning	74.41				
	669	69			
Saldo ...	141	67			
	1,233	60			
					1,233 60

Kjøbenhavn, d. 30. Januar 1909.

C. Minor Rasmussen,
Kasserer.

Vi undertegnede Revisorer har Dags Dato revideret Regnskabet med Bilag samt Kassebeholdning for Dansk Sejlskibsrederi-Forening og har befundet samme i Orden.

p. l. Kjøbenhavn, d. 6. April 1909.

R. S. Hansen.

P. N. Harbye.

Ministeriet for Handel og Søfart.

For hele den danske Skibsfart gav Oprettelsen af Ministeriet for Handel og Søfart det forløbne Aar et Særpræg af gennemgribende Betydning, som for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Vedkommende yderligere markeres ved den Omstændighed, at Foreningens Sekretær udnævntes til Chef for Søfartskontoret under Ministeriet.

Efter at Fællesrepræsentationen gennem en Aarrække med stor Energi og ikke uden Held havde arbejdet paa en Centralisering indenfor Administrationen af de Sager, som vedrører Skibsfarten, maatte ogsaa Foreningen med Glæde se et saa væsentligt Fremskridt, der ikke blot medførte en yderligere Centralisering, men efter Ministerens Udtalelser tillige kunde forventes at ville oprette et nøje Samarbejde mellem Administrationen og Skibsfartens Organisationer. Desværre lagde den kgl. Resolution af 17. Decbr. f. A. ikke samtlige de Sager ind under Ministeriet for Handel og Søfart, som man fra Skibsfartens Side havde ønsket og ventet, og Sejlskibsfarten vil saaledes for sit Vedkommende næppe undlade at beklage, at navnlig Lodsvæsnel og Sager vedrørende Havnevesen ikke ved denne Lejlighed blev overført henholdsvis fra Marineministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder til Skibsfartens egen Centraladministration. Bestyrelsen maa imidlertid erkende, at den i Følge Sagens Natur ikke kan være i Besiddelse af alle de Forudsæninger, som en indgaaende Bedømmelse af den ved nævnte Resolution skabte Begrænsning for det ny Ministeriums Ressort maatte udkræve, og den skal derfor her indskrænke sig til at udtale Haabet om, at Regeringen vil være belænkt paa, naar Forholdene maatte tillade det, at fjærne de Vanskeligheder, der ved Oprettelsen af Ministeriet for Handel og Søfart har stillet sig i Vejen for en fuldt ud rationel Centralisering af Skibsfartens Administrationsforhold.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Repræsentation i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Paa Foreningens Generalforsamling d. 11. Juli f. A. vedtoges det af bemyndige Bestyrelsen til at søge gennemført, at Foreningen blev fyldigere repræsenteret i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, end Tilfældet havde været hidtil, samtidig med at Foreningens Medlemsblad eventuelt opnaaede Anerkendelse som det officielle Organ for Fællesrepræsentationen. Hensigten med dette Skridt var en dobbelt. Dels havde Dansk Sejlskibsrederi-Forening i sin Egenskab af saavel Reder-Organisation som Sejlskibsfører-Organisation et naturligt Krav paa indenfor Fællesrepræsentationen at blive til en vis Grad sidesluttet Dampskibsrederiforeningen, og dette Krav saa man saa meget hellere opfyldt, som man gerne vilde være i Stand til at gøre Afdelingen for mindre Skibe med dens særlige Interesser direkte repræsenteret i Fællesrepræsentationen. Dels ønskede man at bidrage sit til i stede højere Grad at slutte Skibsfartens forskelligartede Interesser sammen om Fællesrepræsentationen som Skibsfartens Central-Organisation, og ud fra dette Ønske fandt man, at det vilde være et Skridt i den rigtige Retning, om der etableredes en organisk Forbindelse mellem Fællesrepræsentationen og Foreningens Medlemsblad.

Begivenhedernes Udvikling har tilfulde vist, at dette Synspunkt var berettiget. Efter at Skibsfarten har opnaaet at faa sin egen særlige Administration, der har erklæret sig beredt til et gennemført Samarbejde med Skibsfarten, kan der ikke være Tvivl om, at det nu mere end nogensinde gælder først og fremmest at samle Interesserne om paa enhver Maade at styrke og støtte Fællesrepræsentationen, og blandt de mange Maader, paa hvilke dette

kan ske, vil ogsaa Pressespørgsmaalet komme til at spille en Rolle.

Noget definitivt Svar paa Bestyrelsens Henvendelse har Fællesrepræsentationen imidlertid endnu ikke kunnet give, idet Repræsentationen for Tiden fører Forhandlinger med Ministeriet for Handel og Søfart om Repræsentationens Stilling til dette og øvrige Forhold, hvilke Forhandlinger til en vis Grad vil være bestemmende for de enkelte Under-Organisationers Stilling. Bestyrelsen mener dog at have Grund til at forvente, at det paa Generalforsamlingen i Fjor fremsatte Ønske om en fyldigere Repræsentation for Foreningen vil blive imødekommet.

Lodsning under Bugsering.

I Aarsberetningen for i Fjor omtaltes det, at Bestyrelsen under 2. Juni 1908 havde rettet en Henvendelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart med Anmodning om at søge iværksat en fornyet Revision af Bestemmelserne for Lodsning under Bugsering i Forbindelse med en Revision af Lovbestemmelserne om Ordningen af hele Lodsvæsnel samt Lodstaksterne, paa hvilken Henvendelse man havde modtaget et imødekommet Svar fra Repræsentationen.

Dennes fortsatte Arbejde paa at tilvejebringe en rimelig Ordning af disse vanskelige Spørgsmaal har nu ført til det Resultat, at Marineministeriet har besluttet paa at nedsætte et Udvalg til Udarbejdelse af Bestemmelser for Lodsning under Bugsering. Udvalget skal bestaa af Repræsentanter for Lodsvæsnel, Sejlskibs- og Lægterfarten.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der er bleven anmodet om at udpege en Repræsentant til paa Sejlskibsejernes Vegne at deltage i Udvalgets Forhandlinger, har til Varetagelsen af dette Hverv indstillet Hr. Mægler H. A. Hansen, Thure.

Et Undervisningsraad ved Navigationsvæsnel.

Det endnu uløste Spørgsmaal om den endelige Ordning af Navigationsvæsnel har ogsaa i det sidst forløbne Aar beskæftiget Foreningen.

Man havde i Fjor Grund til at formode, at Rigsdagen ved Begyndelsen af den ordinære Samling 1908—09 vilde komme til at behandle et Regeringsforslag angaaende denne Sag, og da Foreningen derfor i afvigte September Maaned fra Den alm. danske Skibsførerforening af 1874 og Københavns Skipperforening modtog en indtrængende Anmodning om ved Henvendelse til Regeringen at medvirke til, at der, ved Oprettelsen af et Undervisningsraad, tilsikredes Skibsfartens Organisationer Indflydelse paa og Samarbejde med Navigationsvæsnel under den fremtidige Ordning af dette, fandt man ubetinget at burde tage dette særlige Spørgsmaal op til Overvejelse, men dog paa en saadan Maade, at Foreningens Stilling til de øvrige Spørgsmaal, Navigationsvæsnel vedrørende, Eksamens- og Søneringsforhold m. m. ikke derigennem blev foregribet. Desværre medførte Forhold, over hvilke Foreningens Administration ikke kunde være Herre, at et paatænkt Møde i denne Anledning mellem Foreningens Tillidsmænd ikke kom til at finde Sted, men da man i den saaledes foreliggende Sag dels vidste sig i Overensstemmelse med Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og begge Foreningens Delegerede i denne, dels maatte formode, at Regeringsforslaget om Navigationsvæsnel var umiddelbart forestaaende og dertil navnlig vidste sig i nøjeste Overensstemmelse med det Program, som Foreningen lige fra sin Oprettelse har fulgt, ved at anbefale en Foranstaltning, som tilsigtede at sikre Dansk Sejlskibsrederi-Forening en effektiv Indflydelse

paa Anliggender, der i høj Grad berørte dennes Interesser, tog man ikke i Betænkning varmt at støtte den Bevægelse, til hvilken de ovennævnte nautiske Foreninger saaledes havde taget Initiativet.

De politiske Begivenheder, som snart efter indtraf, borttog den ene af de her anførte Forudsætninger, idet det nyoprettede Ministerium for Handel og Søfart maatte antages at ville gøre det eventuelle Lovforslag om Navigationssagen til Genstand for selvstændige Overvejelser forinden Forelæggelsen, og da der fra en enkelt af Foreningens Kredsaftdelinger blev ytret nogen Betænelighed med Hensyn til det af Foreningen foretagne Skridt, blev Spørgsmaalet taget op til yderligere Behandling paa et Møde i Hovedforeningens Bestyrelse, der afholdtes i København i December Maaned.

Den samlede Bestyrelse fandt imidlertid ingen Anledning til at søge det af Foreningen indlagne Standpunkt ændret, idet man dog fra alle Sider forudsatte, at Foreningen paa et senere Tidspunkt vilde faa Lejlighed til at udtale sig nærmere om Sættelsen af et saadant Undervisningsraad og Omraadet for dets Virksomhed.

Det projekterede Broanlæg mellem Masnedø og Falster.

Af Ministeren for offentlige Arbejder blev i første Halvdel af den nu i Foraaret afsluttede, ordinære Rigsdagssamling forelagt et Lovforslag om Anlæg af en Jerubanebro over Storstrømmen fra Masnedø til Falster.

Fra Foreningens Side havde man i det længste haabet og ventet, at der forinden Forslagets Forelæggelse vilde blive givet Skibsfarten Lejlighed til at udtale sig om Sagen. Denne Forventning blev imidlertid som bekendt ikke opfyldt, og Forslaget, der ikke blot vilde medføre en delvis Afspærring af et af de for Sejlskibsfarten væsentligste danske Gennemsejlsfarvande men tillige under særlige Forhold en alvorlig Fare, blev saaledes forelagt, uden at man fra Statsbanernes Side havde søgt at skaffe sig Klarhed over dets Konsekvenser for Skibsfarten.

Som Følge heraf maatte Foreningens Optræden i Spørgsmaalet blive i høj Grad vanskeliggjort, og idet man ikke paa Forhaand turde forudsætte, at der vilde blive levnet fornøden Tid til at følge den sædvanlige Forretningsgang, indgik Foreningens tre største Kredsaftdelinger hver for sig med et Andragende i Sagen til de paagældende Myndigheder, derunder navnlig Ministeren for offentlige Arbejder og Ministeren for Handel og Søfart, samtidig med at Sagen paa sædvanlig Maade forberedtes gennem Hovedforeningen og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, hvilken sidste fuldt ud kunde tillæde Foreningens Opfattelse af Spørgsmalets Betydning.

Ved virksom Støtte fra Ministeriet for Handel og Søfart lykkedes det derefter at hindre Projektets Gennemførelse i dets oprindelige Skikkelse, idet Rigsdagen i stedet vedtog at bevilge et betydeligt Beløb til ny Forundersøgelser i Sagen.

Marineministeriets Bekendtgørelser for Søfarende.

Paa Foreningens Generalforsamling i 1908 vedtoges det at søge udvirket, at de af Marineministeriet udsendte Bekendtgørelser for Søfarende i væsentlig højere Grad end hidtil maatte komme Medlemmerne til Gode gennem Foreningens Medlemsblad.

Bestyrelsen har i den Anledning henvendt sig til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, der beredvilligt tog Sagen op overfor Marineministeriet. Gennem

Repræsentationen har man derefter modtaget Ministeriets Svar, af hvilket det fremgaar, at Ministeriet vel er betænkt paa at offentliggøre de paagældende Bekendtgørelser i Medlemsbladet i større Udstrækning, end de tidligere førte direkte Forhandlinger mellem dette og Ministeriet lader forvente, men at man iøvrigt ikke ser sig i Stand til at efterkomme Foreningens Ønske i saa Henseende.

Lov om Tilsyn med Sejlskibe.

Spørgsmaalet om et lovordnet Tilsyn med Sejlskibe, der gennem flere Aar har været drøftet, og som indenfor Foreningen til at begynde med mødte en bestemt Modstand, idet man ikke uden Berettigelse ansaa et saadant for at være overflødig, blev, som det ogsaa fremgaar af Aarsberetningen for i Fjor, efterhaanden som Forslaget antog en nærmere afgrænset Form, modtaget med mindre Uvilje. Et bestemt Forlangende maatte det dog vedblive at være, at Staten selv maatte betale det Offentliges Tilsyn med Skibene.

Ved den ny britiske Lovgivning om Skibes Udrustning med Redningsredskaber kom Spørgsmaalet imidlertid delvis over i et andet Stadium, idet denne Lovgivning fra Oktober d. A. vil finde Anvendelse paa fremmede Skibe under Ophold i britiske Havne, medmindre vedkommende fremmede Nations Lovgivning paa dette Omraade af den britiske Regering er anerkendt som ligesaa fyldesigørende som de britiske Bestemmelser. Det blev en af de første Opgaver som tilfaldt Ministeriet for Handel og Søfart at løse dette Spørgsmaal, og under 23. Januar d. A. nedsatte Ministeriet i den Anledning en Kommission, i hvilken Foreningen var repræsenteret ved Skibsreder og Skibsbygger J. Ph. Jørgensen, Thuro, og Skibsreder N. E. Schmidt, Marstal. Under 9. Marts afgav Kommissionen Betænkning, og under 14. Maj stadfæstedes »Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.«, i alt væsentligt i nøje Overensstemmelse med det af Kommissionen enstemmigt fremsatte Forslag.

Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie.

Ved den ovenfor omtalte britiske Lovgivning blev det tillige bestemt, at de britiske Regler for Afmærkning af Lastelinie fra Oktober d. A. ligeledes vil finde Anvendelse paa alle fremmede Skibe, saalænge de er i en britisk Havn, medmindre der forinden foreligger gensidig Anerkendelse af den britiske og vedkommende fremmede Nations Bestemmelser paa dette Omraade. I den Anledning nedsatte Ministeriet for Handel og Søfart under 27. Januar d. A. til Udarbejdelse af Udkast til Lov om Lastelinie en Kommission, i hvilken Foreningen var repræsenteret ved Skibsreder og Skibsbygger J. Ph. Jørgensen, Thuro, og Skibsreder og Skibsbygger L. J. Bager jun., Marstal. Under 11. Marts afgav Kommissionen Betænkning, og under 14. Maj stadfæstedes »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie«. Forslaget, der blev forelagt for Rigsdagen i den af Kommissionen enstemmigt vedtagne Skikkelse, undergik desværre her en Ændring, som man fra alle Sider havde haabet at undgaa, idet den tilsigtede Begunstigelse for Skibe af under 80 Tons maatte bortfalde — efter hvad der senere er oplyst, fordi det ved underhaands Forhandlinger med det britiske Board of Trade havde vist sig, at den dertil sigtende Bestemmelse i det danske Forslag ikke kunde vente at opnaa den britiske Regerings Anerkendelse.

Foreningens Medlemsblad har i Anledning af Loven i Ministeriet for Handel og Søfart søgt og faaet forskellige Oplysninger om Lovens Tilbliven og Forstaelsen af

dens vigtigste Afsnit. De paagældende Oplysninger findes
gengivet i Medlemsbladet af 25. Maj d. A.

Til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og
andre Institutioner har Foreningen i Aarets Løb afgivet
Erklæringer over forskellige Søfarten vedrørende For-
hold.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, København, i Juni 1909.

P. RECHNITZER,
Aalborg,
f. T. Formand.

A. HANSEN,
Svendborg.

J. Ph. JØRGENSEN,
Thurø.

C. P. LUND,
Rønne.

A. P. RASMUSSEN,
Nykjøbing, Jyll.

L. RASMUSSEN,
Svendborg.

P. N. WINTHER,
Nordby, Fanø.

Kjøbenhavn, d. 2. Juli 1909.

Meddelelse til danske Rederier angaaende Skibe i Fart paa St. Petersborg eller Kronstadt. Under Hensyn til den om sig gribende Kolera i St. Petersborg har Jusitsministeriet anmodet Ministeriet for Handel og Søfart om til samtlige danske Rederier, der har Skibe i Fart paa St. Petersborg eller Kronstadt, at lade udgaa en Opfordring om at instruere deres Skibsførere i Overensstemmelse med følgende af Sundhedsstyrelsen foreslaaede Regler:

1) Intet Slags Vand, være sig til Drikke, Vask, Rengøring etc., bør indtages i St. Petersborg eller Kronstadt. Skulde en Nødstilstand tvinge Skibsførerne dertil, maa dette Vand ikke anvendes til noget som helst Brug, før det har spilkogt i 10 Minutter. End ikke til at spule Dæk med kan Nevavandet anvendes i ukogt Tilstand.

2) Ingen Fødemidler, som købes i St. Petersborg eller Kronstadt, kan spises i ukogt Tilstand; særlig advares mod Nydelsen af raa Frugt og Grøntsager samt raa Is. Smør og Brød bør medbringes fra kolerafrit Sted.

3) Fødemidler bør saa vidt muligt beskyttes mod Fluer.

4) Landlov bør saa vidt muligt nægtes, og det bør paalægges de af Skibets Besætning, som nødvendigvis maa gaa i Land, at undgaa at indtage deres Maaltider udenfor Skibet samt overhovedet at besøge Værtshus etc.

5) Mandskabet bør absolut hindres i Misbrug af Alkohol og ligesaa i umaandeholden Nydelse af Mad.

Idet Ministeriet for Handel og Søfart maa finde det i høj Grad ønskeligt, at foranstaaende Regler under de forhaandenværende Omstændigheder paa det nøjeste iagttages, skal man anmode samtlige danske Rederier, der har Skibe i Fart paa St. Petersborg eller Kronstadt, om at ville give Skibsførerne Instrukser i Overensstemmelse hermed.

Ministeriet for Handel og Søfart, d. 30. Juni 1909.

New Yorks Havn. I Majnummeret af »Cassier's Magasin« fremsættes der fra Fagmandsside den Anskuelse, at Forbedringen af Indsejlingen til New York kun kan betragtes som midlertidig, saalænge Havnebestyrelsens Opmærksomhed ikke retter sig paa den uhyre Sanddrift, som Ambroise Kanalen er udsat for fra Long Islands Kyster. Allerede for mere end 60 Aar siden har det tidligere Aflejningssted for denne Sanddrift, Jamaika Bugten, lukket sig. Sandet forskyder sig nu mod Sydvest med en gennemsnitlig Hastighed af én Sm. i 17,6 Aar. Den udenfor Bugten aflejrede Sandmængde kan allerede nu anslaaes til 65 Millioner Kubik-Yards, hvortil Sanddriften hvert Aar yderligere føjer endnu en Million, og denne Sanddrift vil nok blive større med Aarene. En Sammenligning med Dybdeforholdene i Aaret 1835 viser, at Tilsandingen i 71 Aar er tillaget paa det nærmeste $3\frac{1}{2}$ Sm. eller 240 Fod om Aaret. I Løbet af de sidste Aar er Tilsandingshastigheden endogsaa vokset saaledes, at den nu andrager næsten 300 Fod om Aaret, og den vil vokse endnu yderligere, efterhaanden som Dybden aflager. Den herved foraarsagede Udvidelse af Sandmængden vil lidt efter lidt stoppe Adgangen til den øvre Del af Indsejlingen og saaledes mere og mere indskrænke Kanalens Omfang. Tilsandingen skrider allerede nu frem med en saadan Hastighed, at dér, hvor der for fem Aar siden endnu var en Vanddybde af 50 Fod, er der nu opstaaet regulært Fastland, medens omvendt Sandet paa Nordsiden af Kanalen er forsvundet. Den dér liggende »Pelikan« Ø er paa Grund af denne uhyre Sanddrift i Aarenes Løb svundet ind til en lille Rest.

Saa længe der altsaa ikke bliver taget Forholdsregler fra Regeringens Side for at sætte Grænsen for dette Øde-

læggelsesværk, som fremkaldes af Strømmen, er der Grund til at frygte for, at New Yorks Havn engang i Tiden ikke mere vil formaa at opfylde det Krav: at være et sikkert og ufarligt Farvand. Et Krav som Skibenes stedse voksende Dimensioner vil stille til den.

Et dansk Dampskib d. o. m. l. Dampskibet »Philadelphia« af Kjøbenhavn kolliderede den 11. April i Aar med den engelske Fuldrigger »Celtic Chief« i Kanalen. Begge Skibe blev meget stærkt beskadiget, og begge maatte have Hjælp fra andre Skibe for at komme i Havn. Sagen blev for nogen Tid siden paadømt ved Admiralitetsretten i London, som kendte »Philadelphia« alene skyldig, fortæller »Norg. Sjøft.« Fra Dampskibets Side havde man paastaet sig frifundet, fordi Sejlskibet for det første ikke skulde have vist Lanterner og for det andet, fordi det ikke skulde have holdt Kurs og Fart. Retten fandt begge disse Paastande bevist som grundløse. »Philadelphia« havde faaet tilstrækkelig Advarsel om, at Sejlskibet nærmede sig og burde have holdt sig af Vejen for det. Det var ved den Lejlighed klart, godt Vejr med en moderat Bris.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, d. 30. Juni. (Ritz. Bur.). Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningselskab 16,000 Kr. for Bjergning af Damperen »Mascoll«, der d. 4. Marts d. A. grundstødte i Grønsund paa Østsiden af Tolken; 11,000 Kr. for Bjergning af Damperen »Kurland«, der d. 8. Marts grundstødte paa Holmegrunden paa Saltholmen, og 12,000 Kr. for Bjergning af Damperen »Viking«, der d. 7. Marts d. A. grundstødte ved Langeland; alt med Renter.

Passeret Isbjerg. Føreren af Damperen »C. F. Tietgen«, Kaptajn A. G. Thomsen, meddeler, at han d. 21. f. M. paa $42^{\circ} 27'$ N. Brd. og $45^{\circ} 42'$ V. Lgd. har passeret et stort Isbjerg, c. 200 Fod langt og c. 100 Fod højt.

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 sjælden stærke. Vest for 30° V. Lgd. kommer disse Vinde overvejende fra SV., og paa den evropæiske Side blæser de nu hyppigere fra NV. end fra SV.

NØ. Passaten er gennemsnitlig svagest paa denne Aarstid. Dens Nordgrænse har i Juli og August sin nordligste Beliggenhed, og ved dens ækvatoriale Grænse ligger et Vindstille-Bælte, der skiller den fra den nu fuldstændig udviklede SV. Monsun. Denne gaar alter jævnt over i SØ. Passaten, som rækker langt Nord for Linien.

Kystvindene stemmer i det væsentlige overens med Forholdene i Juni.

Storme er sjældne i Juli; kun SØ. for New Foundlands Bankerne forekommer 7—11 pCt., ellers er Hyppigheden overalt under 4 pCt. Syd for en Linie fra Kap Finisterre over Azorerne til Savannah træffer man ingen Storme, dog kan Passaten undertiden blæse meget frisk.

Orkaner forekommer endnu i Juli kun sjældent i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer og i Vestindien.

Taagehyppigheden naar sit Maksimum i Juli. For New Foundlands Omegn er Gennemsnitsantallet af Taagetimer om Maanedens over 300. Syd for 40° N. Brd. er der næsten taagefrit, kun paa den amerikanske Kyst indtil Kap Hatteras og ved Vestkysten af den pyrenæiske Halvø træffer man nogen Taage. Paa Damperruten fra Kanalen til 30° V. Lgd. er Hyppigheden ligeledes tiltaget en Del, og paa Damperruten Syd paa forekommer der ofte diset, usigbar Luft fra Madeiras Bredder og til de Kap Verdiske Øer.

Is. I normale Aar ligger Gennemsnitsgrænsen for Drivisen i Juli atter lidt nordligere end Junigrænsen, dog er Juli i det hele ingenlunde nogen isfattig Maaned.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. Juni, at de arktiske Ismasser i Nærheden af New Foundlands Bankerne i Aar fremtræder i usædvanlig store Mængder. Om Isens videre Fremtrængen mod Syd (41° N. Brd.) er der ikke indløbet nogen Meddelelse i denne Maaned.

Skibsfarten har været stærkt hindret af Is, og i Nærheden af New Foundlands Kysten delvis afskaaret.

Der er forefaldet mange Kollisioner med Isen, hvilket i et enkelt Tilfælde medførte Totalforlis.

Middelhavet. NV. Monsunen i den sydlige Del af det østlige Middelhav er endnu mere fremtrædende end i Juni, naar fuldt udviklet saa langt som til Sicilien og kan endnu erkendes forbi Sicilien og Sardinien. Monsunagtige ØNØ. Vinde hersker paa Strækningen fra Tunis til Gibraltar. Forsætninger mod Øst (NØ. og SØ.) er nu overalt overvejende ogsaa i den østlige Del; kun i Nærheden af Kretas Syd- og Vestkyst forekommer ogsaa hyppigt vestgaaende Storme.

Fragtmarkedet.

Det væsentligste Samtaleemne i den forløbne Uge indenfor Skibsfartskredse har været den truende Strejke i Kulgruberne i Wales og Skotland, og nægtes kan det jo heller ikke, at Skibene i højeste Grad har Interesse af, om der bliver en Standsning i Eksporten eller ikke. Her i Danmark vil særlig en Strejke i Skotland blive følelig, da Hovedparten af de til Danmark importerede Kul kommer fra Skotland. Der har været ført en Del Forhandlinger mellem Grubejerne og Arbejderne, men medens disse Linier skrives, foreligger der endnu intet Resultat, dog menes der, at Udsigterne til en Overenskomst i Skotland ingenlunde er saa daarlige, hvorimod de er betydelig mørkere i Wales. Som Folge af al denne Uvished er Kulfragterne depimerede og fra Wales mere eller mindre nominelle. Paa Tynen har »the race holidays« bragt en Del Forstyrrelser, og paa Forthet er der nu lang Tørn i Burnt Island og Methil. De skotske »miners holidays« be-

gynder jo nu omkring Midten af Maanedens og vil yderligere bringe Vanskeligheder og Ophold. For Kulafskibninger er Forholdene altsaa langt fra gunstige, og de hjemgaaende Markeder frembyder intet af nævneværdig Interesse undtagen Østersøen, som fremdeles er fast for prompt Lastning. Langt den overvejende Del af danske Dampere er jo i denne Tid beskæftiget i Østersøfarten, hvor der nu faktisk er Penge at tjene for passende Baade, selv om det ikke er store Sager. Der er rigeligt med Laster, medens paa den anden Side Tonnage ingenlunde udbydes i overvældende stor Udstrækning, og Rederne har hist og her faaet tvunget Raterne yderligere lidt op.

Det østlige Marked er stille. Kurrachi har sidst betalt 14/3 udsøgt Havn, 14/9 O. C. pr. Juli. Rispladserne har fragtet sparsomt til omtrent uforandrede Rater, medens Java slet ingen Tonnage har taget for Sukker.

Sortehavet etc. udfolder ogsaa kun meget lidt Liv, og det bliver næppe stort bedre de første 6 Uger. Høstudsigterne er efter de sidste Meddelelser bedre, men baade Redere og Eksportører holder sig tilbage for Efteraars Lastning. Sulina betalte 7/ N. C. for prompt Lastning.

Middelhavet er uforandret tarveligt. Der er sluttet en Række Dampere, men næsten al Forretning giver Underskud. Smyrna betalte til London, Hull eller Leith 6/6 Dødvægt én, 7/6 to Lossehavne, og fra Aleksandria er Raten for Bomuldsfrø nominelt 5/6 til Hull, 6/ London pr. Juli. For Erls betalles 6/ Seriphos/Dunkerque (4,500), 5/9 à 6/ St. Juan/Rotterdam, 5/4½ Aguilas/Rotterdam. Bilbao er en Kende lavere og har sidst sluttet til 4/1½ Middlesbro eller Rotterdam.

Nordamerika er fast men meget stille, da Tonnage er knap. For Planker fra Miramichi til Englands Vestkyst betalles 36/3 à 37/6. Tømmerfragterne fra Golfen er lidt højere, og der sluttedes bl. a. til 76/3 à 79/3 til to Lossehavne U. K. eller Kontinentet, 106/3 à 107/6 til La Plata Pladserne, medens Sapelo betalte 68/9 til U. K. eller Kontinentet, 71/3 to Lossehavne.

La Plata Markedet har svinget ubetydeligt frem og tilbage, og Befragtningsernes Antal er ikke stort. Sidst betalte Rater for prompt Lastning er 11/9 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) fra Buenos Aires for Baade indtil 6,500 Tons, medens San Lorenzo Grænsen betaler 14/3 à 14/6 for c. 4,000 Tons Baade pr. Juli.

Østersøen har ikke saa faa Laster at byde paa, og Raterne er de fleste Steder bleven tvunget lidt op. Fra St. Petersborg er sidst betalt 1/1½ Hvedebasis London, Hull, Leith eller Rotterdam, 1/3¾ Antwerpen eller Hamburg, Mk. 23 pr. Favn Kortprops for mindre Baad til Rotterdam, Mk. 20½/21 pr. Favn Pulpwood. Til Østkyst Kulhavn kan faas 24/ pr. Favn Kortprops. Riga noterer nu 21/ D/B. til Østkyst Kulhavn, Frcs. 26/27 Antwerpen, 29 Rouen, 35 Bordeaux. Libau og Windau viser ikke megen Aktivitet, men Raterne er opretholdt. Fra Gefle til London sluttedes til 21/ D/B. B.

Fra Sydfinland (2/3 Pladser) noteres Frcs. 29/30 til Honfleur, Frcs. 30/31 pr. Favn Kortprops til Dunkerque eller Calais.

Kulfragterne er der ikke stort at sige om udover, hvad der er sagt i Indledningen. Cardiff fragtede meget lidt og kun ganske prompte Baade. Der betalles 4/6 Kronstadt, 4/9 Kjøbenhavn (1,250), 5/3 Lissabon, 6/3 Gibraltar, Frcs. 7 Algier, 6/ Genua, 6/3 Neapel, 6/ Port Said, 6/9 Las Palmas eller Madeira, 11/6 River Plate. Blandt Befragtningserne fra Østkysten kan vi nævne 3/6 à 3/9 til Kronstadt, 3/9 Riga, 3/10½ Pillau (800 Tons Losning), 3/7½ à 3/10½ Memel, 4/1½ Lübeck, 4/3 à 4/9 for Smaadampere til dansk Provinshavn, 5/9 à 6/ Genua eller Savona, 7/ Barcelona.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1448. Vrag afmærket. Stubben N. Sundet. En Galease er sunket V. t. N. for den røde Spidsstønde med Stage og 2 Koste paa Stubben, 0,7 Sm Afstand, i 6, m Vand.

En Vrag-Lystønde, der viser grønt Blinkfyr, Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt c. 130 m Ø. for Vraget.

1449. Tønder forandret. Masedø S. Storstømmen. Smaalands-Farvandet. De grønne Flag paa de mellem Falster og Masnedø udlagte Tønder er ombyttet med hvide Flag, og en Tønde med rød Flag udlagt paa Kalve-Rev. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1329. Kjøbenhavn 1909.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1450. Sominøvelser. Karlskrona. Sverrig. Fra 1ste Juli til 15de August 1909 afholdes Sominøvelser uden for Västra Hästholmstort. Naar Miner er udlagt, hejses paa Västra Hästholmstort en Ballon over et firkanteret Flag. Skibe for indgaaende mødes af Minelødsfartøj, der fører hvidt Flag med blå Spuns, N. for Stångskärs Baake, og for udgaaende V. for Västra Hästholmstort. Minelødsbaadens Anvisninger skal ubetinget følges. Man skal gaa S. om de røde Tønder med Flag i Farvandet mellem Skräflingsarna og Kåsakären.

1451. Fyr midlertidig slukket. Medelklubb. Abo Distrikt. Finland. Medelklubb Fyr er midlertidig slukket paa Grund af Ombygning.

1452. Tønder udlagt. Dvina. Riga Bugt. Rusland. En hvid Tønde er udlagt paa V.-Siden og en rød Tønde paa Ø.-Siden af Banken i Indløbet til Vest Dvina Åmunding, og en rød Klokketønde paa Roden uden for Dvinn. (Kort Nr. 205.)

1453. Vrag afmærket. Königsberger Rinne. Tyskland. Ifølge Meddelelse fra det danske Konsulat i Stettin er Løfteren »Wilhelmine« sunket midt i Farvandet i Königsberger Rinne, 1 1/4 Sm V. for Lystønden. En Lystønde, der viser grønt Blinkfyr, er udlagt N. for Vraget.

*) Reduktionsbel for Omsætning af danske Fod og Fævne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

tønde Nr. 1 ved Løbet S.-Ende, fra Crow Point, Head Harbor Island, venstre Kant i S. 23 1/4° V., og fra Steels Harbor Island højre Kant i N. 60 1/4° V. Calif Island Spiritønde Nr. 3, ved Revet ud for Calif Island, fra Minx Island venstre Kant i N. 72 1/2° Ø., og fra Little Hardwood Island venstre Kant i S. 17 1/2° Ø. Sheep Island Fairway lodret stribede Spiritønde, ved Løbet Ø. for Sheep Island, fra Gilehrists Baake i S. 38° V., og fra Moosabec Reach Fyr i S. 20 1/2° Ø. Nats Rock Spiritønde Nr. 5, fra Gilehrists Baake i S. 51° V., og fra Moosabec Reach Fyr i S. 24° Ø.

1462. Vrag borttaget. New Haven Harbor, Connecticut. Kultlægteren, som var sunket i Indløbet til New Haven Harbor, er optaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1304. Kjøbenhavn 1909.)

1463. Lystønde atter udlagt. Robbins Reef. New York Upper Bay. Lystønden tæt V. for Robbins Reef Klokketønde Nr. 13 1/2 er atter udlagt til Forsøg. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1190. Kjøbenhavn 1909.)

1464. Afmærkning forandret. Ambrose Channel. New York Lower Bay. I Ambrose Channel ligger Tønderne nu saaledes: Entrance Lystønde ACE 1, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 54 1/4° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 72 1/4° Ø. Entrance Lystønde ACE 2, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 53 1/2° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 75° Ø. Channel Lystønde AC 3, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 45 1/2° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 73 1/2° Ø. Channel Spiritønde AC 4, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 44 1/2° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 77 1/4° Ø. Channel Lystønde AC 5, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 34 1/2° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 76 1/2° Ø. Channel Lystønde AC 6, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 34 1/2° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 80 1/2° Ø. Channel Lystønde AC 7, fra North Hook Beacon Forfyr i N. 51 1/4° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 81 1/2° Ø. Channel Lystønde AC 8, fra North Hook Beacon Forfyr i N. 30 1/2° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 87° Ø. Channel Spiritønde AC 9, fra Centennial Tower i S. 4° V., og fra Romer Shoal Fyr i S. 89° Ø. Channel Spiritønde AC 10, fra Centennial Tower i S. 2 1/4° V., og fra Romer Shoal Fyr i N. 86° Ø. Channel Lystønde AC 11, fra Romer Shoal Fyr i N. 78 1/2° Ø., og fra Coney Island Fyr i S. 17 1/2° Ø. Channel Lystønde AC 12, fra Romer Shoal Fyr i N. 74° Ø., og fra Coney Island Fyr i S. 20 1/4° Ø. Channel Spiritønde AC 13, fra Romer Shoal Fyr i N. 51 1/2° Ø., og fra West Bank Fyr i S. 63 1/2° Ø. Channel Lystønde AC 14, fra Romer Shoal Fyr i N. 47° Ø., og fra West Bank Fyr i S. 68 1/2° Ø. Channel Lystønde AC 15, fra West Bank Fyr i S. 63 1/2° Ø., og fra Coney Island Fyr i S. 69° Ø. Channel Lystønde ACC 16, fra West Bank Fyr i S. 69° Ø., og fra Coney Island Fyr i S. 2 1/2° Ø. Channel Spiritønde AC 17, fra Romer Shoal Fyr i N. 9 1/2° V., og fra West Bank Fyr i S. 72 1/2° Ø. Channel Lystønde AC 18, fra Romer Shoal Fyr i N. 3 1/4° V., og fra West Bank Fyr i S. 78° Ø. Channel Lystønde AC 19, fra Romer Shoal Fyr i N. 17 1/2° V., og fra Old Orehard Shoal Fyr i N. 64 1/4° Ø. Channel Lystønde AC 20, fra Romer Shoal Fyr i N. 11° V., og fra Old Orehard Shoal Fyr i N. 65° Ø. Channel Spiritønde AC 21, fra Coney Island Fyr i S. 19 1/4° V., og fra Elm Tree Beacon Fyr i S. 73° Ø. Channel Lystønde AC 22, fra Coney Island Fyr i S. 15° V., og fra Elm Tree Beacon Fyr i S. 74 1/4° Ø. Channel Lystønde AC 23, fra Coney Island Fyr i S. 37 1/2° V., og fra Elm Tree Beacon Fyr i S. 85° Ø. Channel Spidsstønde AC 24, med Stage og Ballon, fra Romer Shoal Fyr i N. 11° V., og fra West Bank Fyr i N. 42 1/2° Ø.

1465. Fyr forandret. Miah Maull Shoal Lystønde. Delaware Bay. Fyret paa Miah Maull Shoal Lystønde er forandret til at vise hvidt Lys, 39° 7' 30" N. B. 75° 12' 30" V. Igd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 41. Kjøbenhavn 1909.)

1466. Forandring i Afmærkning. Delaware River. I Delaware River er Baker Shoal Lystønde Nr. 20, ved Grundens V.-Side, ombyttet med en Spiritønde med samme Nummer og Farve. Spiritønden paa Lobets Ø.-Side, ved Skerpingen af Reedy Island og New Castle Lettelinier, er ombyttet med en Lystønde, Elsinghoro Lystønde Nr. 20 B, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek.

1467. Forandring i Afmærkning. Delaware River. I Delaware River er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget: En rød Spiritønde, Duck Creek Cut

1454. Fyr forhøjet, Stolpmünde. Fyret paa Stolpmünde Lodsværthus er forhøjet. Flammens Højde: 22 m. 54° 35' 22" N. Br. 16° 51' 33" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1455. Fyrskibet »Elbe I« midlertidig ombyttet. Elben. Tyskland. Fyrskibet »Elbe I« er midlertidig ombyttet med et Reserverfyrskib, der ikke har Ginstelegram og Undervandsklokke.

1456. Fyrskibet »Bremen« inddrages midlertidig. Weser. I Slutningen af Juni 1909 inddrages Fyrskibet »Bremen« midlertidig.

1457. Havnesignaler, Bremerhaven, Weser. Paa Demningen paa Ø. Siden af Forhavnen til Grosse Kaiserschluuse ved Bremerhaven er rejst en Signalmast, hvorfra vises følgende Signaler: En Arm vendt opad og to grønne Lanterner vandret for hinanden betyder, at Skibet kan staa ind i Forhavnen og Grosse Kaiserschluuse. En vandret stillet Arm eller to røde Lanterner vandret for hinanden betyder, at Skibet kan staa ud. En Arm vendt nedad eller ingen Lanterner vist, betyder, at Slusen er spærret.

1458. Tønde udlagt, Minsener Old Oog, Aussen Jade. Ved Ø. Enden af Demningen ved Minsener Old Oog Banke er udlagt en rød Tønde. 53° 45' 33" N. Br. 8° 2' 12" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1068. København 1909.)

1459. Fyr atter tændt, Sengwarder Balje, Jade. Sengwarder Balje Fyr er til Forsøg atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 582. Kjøbenhavn 1909.)

1460. Lystønde inddraget, Fyrskibet »Borkum Riff« S. Lystønden, som til Forsøg var udlagt S. for Fyrskibet »Borkum Riff«, er atter inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1173. Kjøbenhavn 1909.)

1461. Seminarværelsesplads afmærket, Schulpengat, Holland. I Schulpengat er Seminarværelsespladsen afmærket med to rød og sort lænede Slumpotender, som ligger uden for Karvandet, paa 52° 56' 58" N. Br. 4° 42' 42" Ø. Lgd., og 52° 57' 12" N. Br. 4° 42' 48" Ø. Lgd.

1462. Vrag borttaget, Princess Channel, Themsens, England. Vraget, som var sunket i Princess Channel, 3½ Kbl N. 68° Ø. fra Fyrskibet »Girdlers«, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1359. Kjøbenhavn 1909.)

1463. Tønde flyttet, Skitter Sand, Hull Road, Nummer, Skitter Sand Elbow Tønde Nr. 8 er flyttet 4 Kbl S. 39° Ø. hen, og ligger 6½ Kbl S. 30° V. fra Sall End Forfyr. 53° 43' N. Br. 0° 13' V. Lgd. (Kort Nr. 180).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1464. Forandring i Belysning, Dieppe, Frankrig. Ved Dieppe er det røde, faste Fyr paa det lille Molehoved S. for den Ø.-lige Bølgebræder nu formørket fra N. 15° V. til Kysten Ø. for Dieppe. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1074. Kjøbenhavn 1909.)

1465. Vrag, Cap de la Hague. En Damper er sunket 600 m N. 20° V. fra Semaloren paa la Hague, og spærret Lobet Hæze du Raz. 49° 43' 40" N. Br. 1° 56' 20" V. Lgd.

1466. Taaesignal forandret, Port de Granville. Taaesignalet ved Granville Fyr gives nu med en Taagetrompet paa Fyrtaarnets Galleri med Et-Stod hver 30 Sek., Stod 3 Sek., Pause 27 Sek. 48° 50' 7" N. Br. 1° 36' 46" V. Lgd.

1467. Tønde med Undervands Klokke udlægges til Forsøg, Cherbourg. I 1909 udlægges til Forsøg en Tønde med Undervands Klokke, hvorpaa i Taaget Slans Et-Stag hver 3 Sek., i 14 m Vand, 200 m N. for Fyret paa Cherbourg Bølgebræders V.-Hoved. 49° 40' 35" N. Br. 1° 38' 49" V. Lgd.

1468. Fortønder inddraget, Dungeness Ø, England. Ved Væget af »Blackwater«, Ø. for Dungeness, er Fortønderne over Vraget og NØ. og SV. for Vraget inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1005. Kjøbenhavn 1909.)

1469. Lys- og Klokketønde inddraget, Pinckington Bank, Riber Mørey. Omfrent den 25de Juni 1909 inddrages Lys- og Klokketønden ved V.-kanten af Pinckington Bank permanent. 53° 23' N. Br. 2° 59' V. Lgd.

1470. Forstaaende Forandring af Fyr, South Stack, Holyhead, England V.-Kyst. Omfrent den 1ste Oktober 1909 forrindes South Stack Fyr til et hvidt Lyndfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Lyn, Lyn ½ Sek., Mørke 9½ Sek. 53° 18' N. Br. 4° 42' V. Lgd.

Omfrent den 1ste August 1909 slukkes det nuværende Fyr og der tændes i det gamle Low Fyrtaarn et midlertidigt, hvidt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser Et-Blink. Flammens Højde: 27 m. Synsviddan: 15 Sm.

1471. Undervands Taaesignal, Holyhead, England V.-Kyst. Ved Yderenden af N.-Pieren ved Old Harbour, Holyhead, er anbragt en Undervands Taaesignalklokke, der hver 6 Sek. giver Et-Slag. Klokken lyder kun, naar nogle Dampskibsskibers Skibe ventes, eller naar det forud forlanges.

1472. Forstaaende Forandring af Fyr, Skerryvore, Skotland V.-Kyst. Omfrent den 1ste Oktober 1909 omhylløs Skerryvore Fyr med et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sek. viser Et-Blink. 56° 19' N. Br. 7° 6' V. Lgd.

1473. Grund fundet, Scourie Bay, Skotland V.-Kyst. I den N.-lige Del af Scourie Bay er fundet en netop overlydt Klippe. 5½ Kbl N. 63° Ø. fra East Wick Island N.-Ende og i S. 50° Ø. fra Male Point SV.-Kant. 58° 21' N. Br. 10° V. Lgd.

1474. Fyrskibet »Daunt Rock« midlertidig ombyttet. Cork, Irland. Fyrskibet »Daunt Rock« er midlertidig ombyttet med et Fyrskib, som har en sort Ballon paa Stortoppen. Fyr og Taaesignal er ulorandret. 51° 43' N. Br. 8° 13' V. Lgd.

1475. Fyrtaarnes Farve forandres, Inishowen, Dunagree Point, Longh Foyle, Irland N.-Kyst. Dunagree Fyrtaarne males sandledes: Det V.-lige faar to 2 m brede, sorte Bælter, og det Ø.-lige et 2 m bredt, sort Bælte. 53° 13' N. Br. 6° 55' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1476. Tønde udlagt, Plateau du Grand Mont, Bai de Quiberon, Frankrig. En rød Spiritønde med Kegel er i 10 m Vand udlagt ½ Kbl SV. for det lægste af Basse de la Chimère, ½ Sm SØ. for Basse de Thunnic. 47° 28' 53" N. Br. 2° 54' 2" V. Lgd.

1477. Fyr forandret, Pointe des Dames, Ile de Noirmoutier, Pointe des Dames Fyr er nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1142. Kjøbenhavn 1909.)

1478. Fyr tændt, Briegneau, Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af Molen ved Briegneau Haven er nu tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1010. Kjøbenhavn 1909.)

1479. Forandring i Belysning, Victoria, Amhas Bucht, Kamerun, Afrika. Det røde, faste Fyr paa Hovedet af Molen ved Kakao Haven, Victoria, er slukket. 4° 0' 36" N. Br. 9° 11' 22" Ø. Lgd.

Den gamle Bro, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr, er borttaget, og Fyret flyttet til Hovedet af en ny opført Landingsbro. 4° 0' 15" N. Br. 9° 12' 26" Ø. Lgd.

1480. Tønder forandret, Robert Hafen, Lihdriz Bricht, I indløbet til Robert Hafen er den hvide Tønde med rød Ballon ombyttet med en rød Spiritønde, 26° 37' 48" S. Br. 15° 9' 43" Ø. Lgd., og den V.-lige sorte Tønde med sort Ballon ombyttet med en sort Spiritønde, 26° 37' 29" S. Br. 15° 9' 47" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2340. Kjøbenhavn 1908.)

1481. Tønder udlagt, Eastern Bay, Great Wass Island, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. Lobet i Eastern Bay er afmærket sandledes: Mistake Spirit-

Tondo, er udlagt ved NØ-Knuten af den gravede 9, m Rende, som er afmærket ved Liston Ledelyr, omtrent midt imellem Duck Creek Cut Tonder Nr. 15 A og 15 B. En rød Spiritønde, Sulam Cove Tønde, er i 7, m Vand udlagt Ø. for New Castle Ledelinie ud for Pen Patch Shoal nedre Ende. Finns Point Spiritønde Nr. 22 er flyttet ½ Sm ned ad New Castle Ledelinie, til lige over for Fort Delaware. Gosse Island Flat Lower Spiritønde Nr. 24 er ombyttet med en Spidstønde. Bulkhead Shoal Upper vandret stribede Spidstønde er ombyttet med en Spidstønde. Bulkhead Shoal Upper vandret stribede Stumpstønde er i 6, m Vand udlagt ved Bulkhead Shoal NØ-Ende, ved NV-Siden af Main Ship Channel lige over for New Castle. New Castle Flats Spiritønde Nr. 27 er flyttet ¼ Sm S. hen i 5, m Vand. Cherry Island Flats røde Spiritønde er udlagt ved Ø-Siden af den gravede Rende, som er afmærket ved Cherry Island Ledelyr, ¾ Sm nedenfor Bellevue forreste Ledelyr. To røde Spiritønder, Bellevue Range Tønder, er udlagt med 1 Sm Afstand ved Ø-Siden af den gravede Rende, som er afmærket med Bellevue Ledelyr, begyndende c. ¾ Sm ovenfor Cherry Island forreste Ledelyr. Bellevue Range røde Spidstønde er udlagt i 7, m Vand, Ø. for Skæringen af de gravede Rønder i Bellevue Range og Schooner Ledge Range. Seks røde Spiritønder, Schooner Ledge Range Tønder, er udlagt ved Ø-Siden af den gravede Rende i Schooner Ledge Ledelinie med c. 1 Sm Afstand, den S-ligste c. 1 Sm ovenfor Bellevue Range røde Spidstønde, og den N-ligste lige over for Mundingen af Chester Creek. Chester Island røde Spidstønde er i 10, m Vand udlagt S. for Skæringen af Schooner Ledge og Tinnicum Island Ledelinier. Chester Island Flats Upper End røde Spiritønde er ombyttet med en rød Spidstønde og flyttet N. hen til Kanten af Grunden. Tinnicum Island Elbow sorte Stumpstønde er i 9, m Vand udlagt ved N-Siden af Main Ship Channel i V.-Kant af Fort Milflin Bar Cut bageste Ledelyrs røde Vinkel, og ved Elbow of Tinnicum Island. Lower Bar Stumpstønde Nr. 35 er flyttet ¾ Sm SV. hen til Ø-Kant af Tinnicum Island bageste Ledelyrs røde Vinkel. Eagle Point Spiritønde Nr. 46 er ombyttet med en Spidstønde.

Følgende Tønder er inddraget: Seventeen-foot Knoll Nr. 34, Marcus Hook Bar Nr. 36, Schooner Ledge Nr. 36 A, Schooner Ledge Nr. 36 B og Chester Island Lower End Nr. 38.

1488. Tønde inddraget. Yeocomico River. Potomac River. Virginia. Barn Point Spiritønde Nr. 1, ved Kanten af Grunden N. for Barn Point, er inddraget.

1489. Tønde inddraget. Coan River. Potomac River. Virginia. Chaunel Spiritønde Nr. 1, ved Yderenden af Grunden ved Indløbet til Coan River, er inddraget.

1490. Fyr flyttet. Mount Pleasant. Charleston Harbour. South Carolina. Mount Pleasant forreste Ledelyr er flyttet c. ¾ Sm udad i Ledelinien, og vises nu fra en sort, firkanteret, pyramideformet Baake med sort Dagmærke, som staar i 2, m Vand. Flammens Høde: 6, m. 32° 46' 29" N. Br. 79° 52' 54" V. Lgd.

1491. Tønde flyttet. Mosquito Inlet. Florida. Mosquito Inlet sort og hvid lodret stribede Stumpstønde, M, ved Indløbet til Mosquito Inlet, er flyttet c. 500 m N. hen i 11 m Vand, fra Mosquito Inlet Fyr i S. 86½° Ø. 29° 4' 43" N. Br. 80° 53' 58" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaliske-Hav.

1492. Fyr tændt. Hillsboro Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved den gravede Rende i Hillsboro Bay er følgende Fyr tændt: Hillsboro Bay røde, faste Fyr Nr. 2. Det vises fra en Baake, som staar i 6, m Vand paa SØ-Siden af Indløbet til Renden. 27° 48' 18" N. Br. 82° 27' 45" V. Lgd.

Hillsboro Bay røde, faste Fyr Nr. 4. Det vises fra en Baake, som staar i 6, m Vand, ¼ Sm N. 64° Ø. fra Fyr Nr. 2. 27° 48' 35" N. Br. 82° 27' 6" V. Lgd.

Hillsboro Bay røde, faste Fyr Nr. 6. Det vises fra en Baake, som staar i 4, m Vand, ¼ Sm N. 44½° Ø. fra Fr N. 4. 27° 46' 52" N. Br. 82° 26' 47" V. Lgd.

En hvid Spidstønde	6870 m N. for og	6090 m Ø. for.
—	5560 m	2530 m
—	4230 m	1150 m
—	2660 m	1550 m V.
—	2370 m	2380 m
En sort Stumpstønde	7340 m	8210 m Ø.
—	5870 m	4880 m
—	3910 m	1520 m
—	3080 m	440 m
—	2490 m	1500 m V.
Pasir Poethil Fyr:	4° 32' N. Br.	97° 59' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1511. Karantænebestemmelser. Danmark. — 1 Medfor af § 23, jfr. § 15, i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 fastsattes herved følgende:

§ 1. Indtil videre skal enhver, der ankommer søværts hertil Landet direkte fra St. Petersborg eller Kronstadt, eller som oplyses at være alrejst fra et af de nævnte Steder i Løbet af de sidste 5 Dage før Skibets Ankomst til dansk Havn, af Karantænekommissionen eller Toldopsynet alfordres sit fulde Navn og sit Bestemmelsssted her i Riget og saa vidt muligt sin Bopæl der.

Disse Opgivelser skal uopholdelig, saa vidt muligt ad telegrafisk Vej, meddeles Politiet paa Bestemmelssstedet. Forinden saadan Meddelelse er afgaaet, maa den rejsenden ikke befordres videre.

§ 2. Politiet har, under Medvirkning i fornødent Omfang af Sundhedskommissionerne, at træffe Foranstaltning til, at de Personer, om hvis Ankomst der i Henhold til § 1 modtages Underretning, indtil Udløbet af 5te Dagen efter deres Afrejse fra de nævnte Byer tilses en Gang daglig af en dertil antagen Læge. Til dette Bjemed kan det af Lægen paalægges naar til en bestemt Tid af Dagen at holde sig hjemme i deres Bolig.

§ 3. Det i Medfor af § 1 opgivne Bestemmelsssted maa vedkommende i det ovenfor anførte Tidrum ikke forandre uden at opgive sit nye Bestemmelsssted og saa vidt muligt sin Bopæl paa dette for Stedets Politi, som derom telegrafisk skal underrette Politiet paa det nye Bestemmelsssted, for saa vidt dette ikke er uden for Riget. Paa samme Maade forholdes ved enhver Forandring af Opholdssted inden for den ovennævnte Tidsgrænse.

§ 4. Alle Udgifter, som denne Bekendtgørelses Gennemførelse medfører, afholdes af Statskassen.

§ 5. Ovennævnte af denne Bekendtgørelses Forskrifter fra de tilrejsendes Side straffes i Overensstemmelse med Bestemmelserne i § 44 i Justitsministeriets ovennævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900.

Sverrig. — Azorerne er erklæret for smittede af Pest.

Efterbesigtigelsen for Skibe fra Finland kan eftergives, naar Forretten afgiver skriftlig Erklæring om, at Skibet i Løbet af fire Dogn nærmest før dets Afgang fra finsk eller svensk Havn ikke har været udenfor finsk eller svensk Omraade.

Norge. — Tereira og Fayal, Azorerne, og Adalin i Lilleasien er erklæret for pestfri.

Gouvernementet og Byen St. Petersborg saamt Kronstadt, Nyland og Wiborg Len i Finland er erklæret for kolernsmitte. Fartøjer med kolernsmitte om Bord henvises til Karantæneanstalten paa Udderoen ved Kristianssand, i andre Havne udsætter Skibsførerne sig for at maatte beholde de syge om Bord og at blive henliggende i Karantæne.

Belgien. — Venezuela og Sydaustralien er erklæret smittet af Pest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr.

Tyskland:

R 75 Elbmündung von Feuerschiff I bis Brunshüttelkoog. 2 Blätter. (Mit 1 Plan). 1.: 50,000. W.-Blatt 2,10 M., O.-Blatt 2,30 M.

Holland:

N 46 Lingga-archipel (Noordblad). 1.: 125,000. Juni 1909. f. 1,75.

Frankrig:

N 5287 De Porsal à la pointe de Saint-Mathieu. (Côte Ouest de France).

N 5305 Anse de Bénodet et ses abords. (Côte Ouest de France).

N 5350 De la pointe du Grand Minou à la pointe de Penharu. Rade de Brest et baie de Douarnenez. (Edition provisoire).

N 5407 Passe Henriette et ses abords (coll. du Tonkin). (Edition provisoire).

R 5249 Du cap Saint-André aux îles Barren (Côte Ouest de Madagascar).

R 5281 Port de Bizerte et goulet du Lac (Tunisie).

† 3507 Baie de Douarnenez.

† 5287 De Porsal à la pointe de Saint-Mathieu (Edition provisoire).

† 5305 Anse de Bénodet et ses abords (Edition provisoire).

N Supplément n° I aux Instructions n° 881. (Côte Nord de France).

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 68.

Natskydeøvelser. Farvande midlertidig spærret. Karrebæksminde Bugt, Smaalandsfarvandet og Svanegrund, Kattegat.

Fra den 2den til den 9de August, begge Dage inklusive, afholdes fra Mørkets Frembrud Skydeøvelser i Karrebæksminde-Bugt. Skydepladsen begrænses mod Nord af Sjællands Sydkyst, mod Vest af en Linie gennem Vagøren paa Kirkegrund i N-S, mod Syd af en Linie gennem Knudshoved V-Pynt imod Vest, mod Øst af en Linie gennem Knudshoved V-Pynt imod Nord.

Fra den 16. til den 21. August, begge Dage inklusive, afholdes fra Mørkets Frembrud Skydeøvelser i Farvandet omkring Svane Grund, Kattegat. Skydepladsen begrænses mod Nord af en Linie i Ø-V gennem Vagøren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNV-Spids, mod Øst af en Linie i N-S gennem Vagøren med rød Stage og 1 Kost ved Grundens Ø-Side, mod Syd af en Linie i Ø-V gennem Endelave N-Pynt, mod Vest af en Linie fra Endelave N-Pynt til Vagøren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNV-Spids.

Naar der skydes belyses den paagældende Plads med elektrisk Søgelys. Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det nævnte Farvande, saalænge de elektriske Søgelys ere i Virksomhed.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 29. Juni 1909.

Fra Sø og Land.

Vi fortalte for nogen Tid siden, efter »Shipp. Gaz.», at 11 Kinesere var blevet fundet som »blinde Passagerer« om Bord paa Damperen »Charon«, ved dennes Ankomst til Freemantle fra Singapore. Det har senere vist sig, at Kineserne blev fundet af Toldvæsnet skjult inde i en Del Tommer, som var omhyggeligt stablet i Lastrummet. Toldvæsnet holder skarpt Udikig efter Kinesere og Opium, og da det fattede Mistanke, besluttede det sig til at lade Tomret sjerne, og efter et strengt Arbejde fandt man da en Hule, som var 10 Fod lang og 7½ Fod bred, i denne var de 11 Kinesere stuvet sammen. Hulen var øjensynlig blevet konstrueret med stor Omhu og dens Indre var garneret med paaspigrede Brædder. Ved nærmere Undersøgelse fandt man, at en bred Planke kunde borttages ind til et lille Forraads-kammer, hvorved de »blinde Passagerer« fik Adgang til at forskaffe sig Fødevarer og frisk Luft; desuden blev der fundet 104 Daaser Opium i Hulen.

Ogsaa paa en anden Damper »Paroo« er der for nylig ved dens Ankomst til Perth (W. A.) fra Singapore blevet opdaget seks Kinesere som »blinde Passagerer«. Da dette er i bestemt Modstrid med den ny Emigrantlov i Australien, og Bøden for hver »blind Passenger« er £ 100, gælder det i høj Grad for Skibskaptajnerne at passe paa, at disse gule, hemmelige Passagerer ikke lister sig om Bord, hvad de jo næppe heller vilde kunne gøre i det her nævnte Omfang, uden at være i Ledtog med Skibenes Mandskab, som de formodentlig bestikker.

Et Spøgelseseskib. En Bande Spøgelse er kommet om Bord i den italienske Damper »Moncenisio«, da den anløb Palermo paa Rejse til New York med en Ladning Pimpsten fra de Lipariske Øer, fortæller »Daily Chronicle«s Korrespondent. Besætningen paastaar, at Spøgelse holder et infernalsk Spektakel i Lastrummet, og den nægter at gaa til Søs, forend de besværlige Gæster er fordrevet, da den anser Tilfældet som et Varsel om Skibets Forlis.

Kaptajnen har hentet Politiet fra Palermo, som i den Tro, at Støjen hidrorte fra »blinde Passagerer« af Forbryderbanden »Mafia«, som agtede at flygte til Amerika, foranstaltede en gennemgribende Undersøgelse af Skibets Underrum, uden noget Resultat. Saasnart Politiet havde opgivet Jagten, begyndte Spøgelseerne at banke og kaste omkring med Pimpstenene og gøre en værre Larm end for.

»Moncenisio« ligger fremdeles i Havnen uden at kunne komme af Sted, fordi den formodede Tilstedeværelse af Spøgelse har gjort Sømandene yderlig modløse.

Havarier og Forlis.

Sophie, Dampskib af Danzig, kom d. 28. ds. paa Grund paa Middelgrunden, men kom efter at have losset en Del af Lasten, der bestod af Træ, slot med Svitzers Assistance. Skibet fortsatte Rejsen efter at have genindtaget den opløste Last og efter at Dykker havde undersøgt Skibet og erklæret det for ubeskadiget.

Imperial, tysk Dampskib, blev d. 28. ds. indslæbt hertil med Maskinskade; maa reparere.

Otto, Fiskekvas af Frederikssund, har d. 28. ds. i Nærheden af Moen været i Kollision med Dampskibet »Naval« af Kiel. »Otto«, der havde en Ladning Aal bestemt til Tyskland, fik Masten knækket samt en Del oven Bords Skade. »Naval« bugserede Kvasen hertil for Reparation.

Gulfaxe, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 29. ds. kommet paa Grund ved Hittorp. Skibet, der er paa Rejse fra Østersøen til Ghent med en Ladning Træ, har Assistance af Svitzers. Efter senere Meddelelse er Skibet kommet slot og ind i Nivaas Bugten.

De to Brødre, Galease af Svendborg, er paa Rejsen fra Helsingborg til Kjøbenhavn sprunget læk og sunket i Nærheden af Charlottenlund. Besætningen reddede sig i Skibets Baad.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsfører fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Eneste Specialitets-Værksted for Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoil. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fæste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 69.

Afmærkning af Sominerevelesplads. Kjøbenhavn. Sundet.

Fra 26de August til 10de September d. A. udlægges til Øvelse Sømineri i Sundet Ø. for Middeldgrunds-Fort.

Øvelespladsen, der er spærret for al Sejlads, afmærkes saaledes:

Det NV-lige Hjørne med en grøn Lysetønde, der viser grønt Lys med En-Formerkelse, Lys 5 Sek., Mørke 2 $\frac{1}{2}$ Sek. Den ligger c. 3040 m N. 62° Ø. fra Fyrtaarnet paa Middeldgrunds-Fort.

Det V-lige Hjørne med en grøn Tønde med grøn Ballon. Den ligger c. 2350 m N. 71° Ø. fra Fyrtaarnet paa Middeldgrunds-Fort.

Det S-lige Hjørne med en grøn Lysetønde, der viser grønt Et-Blink, Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. Den ligger 2790 m S. 76° Ø. fra Fyrtaarnet paa Middeldgrunds-Fort.

Det SØ-lige Hjørne med en grøn Tønde med grøn Ballon. Den ligger c. 3390 m N. 81° Ø. fra Fyrtaarnet paa Middeldgrunds-Fort.

Det N-lige Hjørne med en Vager med grøn Stæge og grønt Flag ca. 3420 m N. 64° Ø. fra Fyrtaarnet paa Middeldgrunds-Fort.

Øvelespladsens NV- og SV-Sider afmærkes desuden hver med een, og NØ-Siden med to Vagere med grøn Stæge og grønt Flag.

Mellem Middeldgrunds-Fort og den afmærkede Øvelesplads udlægges Minekabler. Det er forbudt at ankre i Farvandet mellem Øvelespladsen og Middeldgrunds-Fort.

Fra 28de August til 27de September indtages Afmærkningen for Søminekorpsets Øvelesplads mellem og foran Mellemfort og Prøvesten, og Varsellyrene paa begge Forter ere slukkede i samme Tid.

Marineminstrelets Admiraltets Departement, den 29. Juni 1909.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Riga 30./6. herfra. — Alexandra, Nielsen, ank. Ant-
werpen 7./6. herfra. — Algarve, Borries, ank. Åbo 30./6. fra Bra-
hestad. — Anglo Dane, afg. Bergen 30./6. Syd paa. — A. N.
Hanson, Paaske, ank. Dunkerque 30./6. fra Riga. — Antwer-
pen, Madsen, ank. Antwerpen 30./6. fra Lissabon. — Arkansas,
Petersen, afg. Baltimore 19./6. til Havre. — Arno, Strubberg, afg.
Lissabon 28./6. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 24./6.
fra Riga. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Riga 24./6.
fra Reval. — Beira, Lunge, ank. hertil 18./6. fra Hull. — C. F.
Tietgen, Thomsen, ank. hertil 29./6. fra Kristiania. — Chr. Bro-
berg, Mortensen, ank. Sundsvall 29./6. fra Petersborg. — Chris-
tian IX, Holm, ank. hertil 29./6. fra Königsberg. — Dagmar,
Bogvad, pass. Gibraltar 28./6. for Barcelona. — Douro, Soberg,
pass. Dartmouth 27./6. til Oporto. — Eshjerg, Strufve, afg. herfra
29./6. til Lissabon. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 14./6. her-
til. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 29./6. fra London. — Ge-
ronne, Kroman, afg. Petersborg 30./6. — Georgios I, So-
rensen, ank. Hull 30./6. fra Libau. — Hellig Olav, Holst, afg.
New York 24./6. til Kristianssand. — Hengest, Munch, ank.
Pillau 27./6. herfra. — Hjelm, Sorensen, afg. herfra 30./6. til
Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 26./6. hertil.
— Jolantha, Simonsen, afg. London 29./6. til Grimsby. — Ka-
san, Hansen, ank. Libau 23./6. fra Hull. — Kentucky, Andre-
sen, afg. Kristiania 26./6. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. her-
til 30./6. fra Dunkerque. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 25./6.
fra Rotterdam. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunshüttel 30./6.
for Windau. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 22./6. fra Finland.
— Louise, Kruse, ank. hertil 28./6. fra Pernau. — L. P. Holm-
blad, Svane, afg. Petersborg 30./6. hertil. — Louisiana, Ørsted,
laster her. — Moskov, Oest-Jacobsen, ank. hertil 30./6. fra Ant-
werpen. — Moskov, Jønsen, ank. Havre 29./6. fra Dunkerque. —
Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Rodosto 30./6. til Smyrna. —
Nordjylland, Petersberg, pass. Holtenuu 29./6. for Petersborg.
— O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 28./6. til Antwerpen. —
Omsk, Harder, ank. Libau 27./6. fra Windau. — Oscar II, Hem-
pel, ank. New York 27./6. fra Kristianssand. — Pennsylvania,

Gotsche, ank. Baltimore 28./6. — Perm, Christensen, ank. London
28./6. fra Libau. — Pregel, Iversen, pass. Brunshüttel 29./6. for
Antwerpen. — Riberhus, Bonnelykke, afg. herfra 29./6. til Riga.
— Saga, Wiberg, pass. Brunshüttel 30./6. for Riga. — Saxo, Lar-
sen, pass. Brunshüttel 29./6. for Antwerpen. — Texas, Lissner, ank.
Rotterdam 28./6. fra Jacksonville. — Tyr, Thaning, afg. herfra 29./6.
til Windau. — Tiber, Beck, ank. Genua 28./6. fra Kulhavn. —
United States, Wulff, afg. herfra 1./6. til Kristiania. — Vi-
king, Meyer, afg. Bergen 30./6. Nord paa.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Rouen 25./6. — Helga, Vaa-
hen-Hansen, afg. Dieppedalle 30./6. — Martha, Christensen, ank.
North Shields 18./6. — Elna, Ratje, afg. Archangel 26./6. — The-
rese, Pedersen, afg. Archangel 26./6. — Simone, Møller, ank.
Ostende 30./6. — Jeanne, Løfler, ank. Tync 28./6. — Vera,
Riso, afg. North Shields 23./6. — Daisy, Lagesen, afg. Sundsvall
29./6.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Antwerpen 27./6. til Aarhus. —
Alexy, Lorentzen, pass. Kjøbenhavn 28./6. p. R. t. Preston. —
Dagny, Sorensen, pass. Gibraltar 27./6. p. R. t. Genua. — Mary,
Clausen, pass. Kjøbenhavn 30./6. p. R. t. St. Brieux.

Vesterhavet. Nobe, Jessen, afg. Eshjerg 29./6. til Grange-
mouth. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Rouen 28./6. til Antwerpen. —
Nautik, N. Nielsen, passeret Helsingør 28./6. for Wiborg. —
Nordsoen, Gram, ank. Nantes 29./6. — Nexos, Basse, ank.
Loftholmen 27./6. — Gerda, Iversen, afg. Süderhamn 29./6. til
Hörnefors. — Ellen, Hansen, afg. Libau 28./6. til Kemi. —
Fylla, Lauritsen, passeret Skagen 29./6. for Kallundborg. — Na-
poli, Brinch, afg. Rüsö 28./6. til Ghent. — Dagmar, Mathiasen,
ank. Kjøbenhavn 27./6. — Alfa, Sorensen, ank. Eshjerg 28./6. —
Laura, Petersen, ank. Libau 27./6. — Hebe, Gregersen, passeret
Helsingør 29./6. for Wash. — Johanne, Mikkelsen, ank. Har-
bourg 28./6.

Østasiatisk Kompagni. Cathay, Kruse, ank. Gøteborg 28./6.
— Indien, Berg, afg. Antwerpen 22./6. til Port Said. — Siam,
Cortsen, afg. Yokohama 28./6. til Kobe. — Tranquebar, van
Deurs, afg. Havre 28./6. til Kjøbenhavn. — Bandon, Thomsen, afg.
Antwerpen 22./6. til Port Said. — Pagan, Knudsen, ank. Singa-
pore 26./6. — Bintaug, Gabe, afg. Bangkok 14./6. til Port Said.
— Samui, Licht, afg. Genua 28./6. til London. — Chumpon,

Hansen-Raun, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Cambodin, ank. Kjøbenhavn 23./4.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 27./6. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 19./6. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 18./6. til London.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Repola 26./6. — Brattingsborg, Sørensen, afg. Bone 21./6. til Stettin. — Flynderborg, Andersen, ank. Petersborg 26./6. — Fredensborg, Fischer, afg. Petersborg 27./6. til Calais. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Jacobstad 30./6. til Tynen. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Hull 23./6. — Kronborg, Jensen, ank. Rotterdam 19./6. — Rosenborg, Schultz, ank. West Hartlepool 29./6. — Skanderborg, Jensen, ank. Swansea 24./6. — Stegelborg, Lund, ank. Bordeaux 21./6. — Stjerneborg, Lund, afg. Frederikshavn 28./6. til Koiwusaari. — Søborg, Hansen, afg. Phillipville 25./6. til Stettin. — Uranienborg, Schmidt, ank. Genua 26./6.

Dampskibsselskabet af 1888. Guldborg, Ørbeck, ank. Antwerpen 23./6. — Klampenborg, Winther, ank. Sunderland 28./6. — Marselisborg, Larsen, afg. Spezia 25./6. til Huelva. — Silkeborg, Pedersen, ank. Ghent 27./6. — Skodsborg, Agerlin, ank. Newport 22./6. — Tuborg, Schmidt, ank. Terneuzen 25./6. — Ulfborg, Jørgensen, ank. Petersborg 29./6. — Vordingborg, Palsbo, ank. Libau 27./6.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Newcastle 30./6. til Kjøbenhavn. — Dausborg, Kühl, ank. Petersborg 21./6. — Jagersborg, Larsen, ank. Petersborg 20./6. — Kallundborg, Nielsen, afg. Ymuiden 30./6. til Sunderland. — Taaruborg, Matzen, afg. Windau 26./6. til Zaandam.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 21./6.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Nizza 26./6.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Windau 23./6.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Odense 30./6. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Ghent 30./6. til Burntisland.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Ghent 27./6.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Burntisland 28./6.

Vulcan. Vulean, Nielsen, afg. Sveudborg 27./6. til Kuivusaari. — London, Bom, afg. Burntisland 29./6. til Swinemünde. — Paris, Tholander, afg. Petersborg 25./6. til Ghent. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 23./6. til Rotterdam.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Brest 28./6. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rotterdam 29./6. til Blyth. — Roma, v. Thun, ank. Døkar 25./6.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, ank. Libau 25./6. — Russia, Poulsen, ank. Kronstadt 29./6. — Carl Heeksher, Starck, ank. Bruges 25./6. — Dania, Petersen, afg. Kristiania 22./6. — Normannia, Eriksen, ank. Kroustad 26./6. — Euxiua, Lund, afg. Filadelfia 23./6. — Canadia, Jespersen, afg. Bahia 27./6. — Livonia, Skov, ank. Blyth 25./6.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Galveston 18./6. — Patricia, Dam-Larsen, afg. Bruges 27./6. — Gratia, Sørensen, ank. Calais 25./6. — Astoria, Neergaard, afg. Vera Cruz 23./6.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Lübeck 25./6. — Gallia, Nielsen, ank. West Hartlepool 27./6. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Narva 24./6. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 26./6. — Kotonia, Rasmussen, afg. Mobile 15./6.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Petersborg 30./6. — Graularia, Nielsen, afg. Rotterdam 19./6. — Carboaria, Mathiasen, or afg. Archangel. — Estonia, Winekler, afg. Cardiff 25./6.

Dan. Fionia, Hansen, ank. South Shields 28./6. — Selaudia, Troensegaard, afg. Bruges 28./6. — Seecalia, Jensen, afg. Moss Point 23./6. — Frumentia, Andersen, ank. Petersborg 24./6. — Boscia, Skovgaard, ank. Rotterdam 28./6.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 31./5.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Newcastle 27./6. til Gullport. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Swansea 23./6. til Campbellton. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Preston 24./6. til Miramichi. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 26./6. til Aarhus. — Helmer Moreh, Thorsoe, ank. Chatham 22./6. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Methil 26./6. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Dunkerque 25./6. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Swansea 24./6. til Halifax. — Alexander Shukoff, Braudt, afg. Methil 29./6. til Kroustad. — Johan Siem, Nielsen, afg. Swinemünde 28./6. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Zaandam 29./6. — Newa, Dahl, ank. Vejle 26./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 28./6. — Helene, Sørensen, afg. Libau 26./6. til Rotterdam. — Agnete, Petersen, afg. Tyne 23./6. til Archangel. — Hermia, Hansen, ank. Blyth 28./6. — Alice, Scholtz, ank. Sunderland 28./6.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Neufahrwasser 17./6. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Newcastle 22./6. — Ove Gjødde, Jans, afg. Ghent 28./6. til Stettin.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Methil 29./6. til Hamburg. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 16./6. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 15./6. til Antwerpen. — Washington, Nielsen, ank. Leerost 27./6. — Nivington, Svendsen, afg. Rotterdam 29./6. til Grimsby.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Petersborg 29./6. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Rotterdam 28./6. — Urania, Clausen, ank. Vlissingen 26./6. — Svend, Schmidt, afg. Blyth 24./6. — Nordland, Møller, ank. Hull 27./6. — England, Andersen, ank. Petersborg 30./6. — Holland, Poulsen, ank. Petersborg 27./6. — Rusland, Madsen, ank. Methil 26./6. — Lady Furness, Clausen, afg. Hamburg 26./6. — Annette Furness, Larsen, ank. Petersborg 29./6. — Europa, Hansen, afg. Kroustad 30./6. — Belgien, Nielsen, ank. Halmstad 27./6. — Dronning Olga, Petersen, afg. Bremen 23./6.

Svendsen & Christensen. H. Poutoppidan, Klitgaard, ligger i Bristol. — Lars Kruse, Mathiesen, ligger i Honfleur. — Peter Willemoes, Albertsen, ligger i Ghent. — G. Koch, Jørgensen, ligger i Blyth. — H. C. Andersen, Rasmussen, ligger i Ulcåborg. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Wiborg 26./6. til Ghent. — N. G. Petersen, Bloch, ligger i Calix. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ligger i Ghent. — Ajax, Brorsen, ligger i Antwerpen.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Methil Red 29./6. — Energi, Svane, ank. Kalundborg 29./6.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Storm, afg. Dysart 24./6. til Labrador. — Ella, Olsen, ank. Harbourg 29./6. — Ætna, Pedersen, ank. Mariager 27./6.

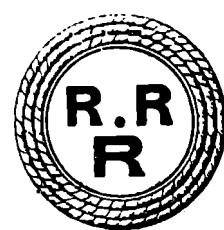
Renne. Atlas, Kylv, ank. Gelle 21./6. — Kastor, Clausen, ank. Slite 20./6. — Sigurd, ank. Masnedund 20./6. — Magnus, ank. Karlskrona 21./6. — Aue Cathrine, ank. Osearshavn 22./6. — Laurentine Emilie, ank. Karrebaksmunde 22./6. — Veset, ank. Osearshavn 23./6. — Præven, ank. Memel 23./6. — Boruholm, ank. Frederikshavn 23./6. — Argus, ank. Kjøbenhavn 24./6. — John Hintze, ank. Swinemünde 24./6. — Gudmund, ank. Aabenraa 25./6.

Svendborg. Frits Emil, Nielsen, ank. Gustavsberg 24./6. — Pampa, Jensen, ank. Lysekil 24./6. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Umeå 24./6. — Severine, Hansen, ank. Königsberg 22./6. — Urda, Olsen, ank. Drobak 24./6. — Martiu Nisson, Petersen, ank. Wiborg 25./6. — Devis, Kohke, ank. Haldgeiser 16./6. — Danmark, Husfeldt, ank. Drobak 24./6. — Alma, Hansen, ank. Umeå 25./6. — Skjold, Larsen, ank. Yxpila 25./6. — Valborg, Rasmussen, ank. Newcastle 26./6. — Concordia, Henriksen, ank. Kolbykaas 25./6. — Emilie, Rasmussen, ank. Helsingfors 26./6. — Vega, Rasmussen, ank. Riga 26./6. — Najaden, Rasmussen, ank. Newcastle 26./6. — Embla, Mikkelsen, ank. Kroustad 27./6. — Minerva, Fuglsang, ank. Dundee 27./6. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Havre 26./6. — Grothe, Hansen, ank. Umeå 28./6. — Solon, Rasch, ank. Raumo 28./6. — Newsky, Nielsen, ank. Ulcåborg 28./6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aalborg 29./6. — Mercur, Lund, ank. Korsnaes 28./6. — Active, Mouritsen, ank. Wiborg 29./6. — Laurits, Dam, ank. Dieppe 29./6. — Roska, Petersen, ank. London 30./6. — Freja, Jensen, ank. Aarhus 29./6. — Hertha, Hansen, ank. Havre 29./6. — Kathrine, Hansen, ank. Nykjøbing F. 29./6. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Amsterdam 29./6.

Æra. Rolf, Christensen, ank. Maracaibo 27./6. — Freden, Christensen, ank. Luctudy 28./6. — Apollo, Albertsen, ank. Kragerø 27./6. — Skirner, Rasmussen, ank. Fowey 27./6. — Concordia, Madsen, ank. Pillau 27./6. — Ingolf, Nymann, pass. Helsingør 27./6. p. R. t. Luddestrand. — Alfa, Madsen, ank. Trinite (Martinique) 28./6. — Kronen, Hørmansen, ank. Bridge-ness 28./6. — H. C. Grube, Svave, ank. Bordeaux 26./6. — Johanne, Østermann, ank. Charlestown 26./6. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøge 28./6. — Venus, Jensen, ank. Sunderland 28./6. — Caroline, Christensen, ank. Poole 27./6. — Gloria, Fabricius, ank. West Wemyss 30./6. — Niels, Caspersen, ank. Oldenborg 29./6. — Fredensborg, Kisby, ank. Hamburg 30./6. — Anne, Schmidt, ank. Kragerø 30./6. — Johanne, Hansen, ank. Dalhousie 29./6. — Marie, Østermann, ank. Lübeck 29./6. — Johanne, Stegmann, ank. Haderslev 29./6. — Ami, Christensen, ank. Tvedstrand 29./6. — Lauritz, Folmer, ank. Åbo 29./6. — Orelia, Clausen, ank. Dysart 28./6. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Chatham 30./6.

INDHOLD:

Beretning fra Dansk Sejlskibsrederiforening. — Kjøbenhavn, d. 2. Juli 1909. — Vejrovsret over Nordatlantehavet for Juli Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Ståltøve

til Skibsbrug og Elevatorer.

Se vor Udstilling i Aarhus.

Cognac og Vin Frihavnen, København.

Til Proviantering leveres: Fin Champagne Cognac 63 Øre, Scotch Whisky 71 Øre, St. Croix Rom 68 Øre pr. Liter. Alt i Ankere paa 40 Liter. — Anker gratis. — Ankere paa 20 Liter betales med 2 Kr. og paa 10 Liter med 150 Øre.
Portvin, Sherry, Rødvin 75 Øre pr. Fl., inkl. Fl.
CHR. FUNDERS EKSPORTFORRETNING
Kontor: Baggæsegade 20, København.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 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.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige taate Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenzure Telefon-Nr. 42

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 Oey, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. København. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNI

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALO



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER

LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 99

Telegr.: „Sojus“ Tugboat Company „Union“ Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene's Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Forlang kun John Crabbie's scotch Whisky

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibsbandlere fortoldet og ufortoldet.

General-Agent for Danmark:
ALBERT B. COHN, København K.

Telegram-Adresse: „Vincohn“. Telefon 3283.

Københavns Skipperforening

afholder en overordentlig Generalforsamling Onsdagen den 21. Juli d. A. Kl. 6 Eftermiddag i Witnacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17, hvor da vil komme til Behandling:

Forslag til Ændringer i Foreningens Vedtægter, udarbejdede af det paa Generalforsamlingen den 19. April d. A. nedsatte Udvalg.

Forslagene henligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2.

Kjøbenhavn, den 29. Juni 1909.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvænets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 46mm 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: V. 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. 50.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 6. Juli 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Damppumpe
Blåkes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«



Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 0052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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.

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.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.
Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.
Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Skibshypothekbanker** tilbyder **Prioritetslaan i Skibe**
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 paa favorable Vilkaar

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinløg 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 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.



Forstædernes
Prima Rugbrød
i
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brødfabrikker

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste

Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

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.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“

Husk

Petersen-Faxe's
Herreekvipering

Kjøbenhavn.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibrekvisitter.

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 haves til Salg.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Uttekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162

Odense Skibsværft

Telf. 984, ved M. Kofoed. Telf. 984.

Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsnet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes Lørdag den 3. Juli Kl. 9 Formiddag i Aarhus. Der var mødt Delegerede fra samtlige Kredsafdelinger.

Formanden, Konsul P. Rechner, Aalborg, bød Forsamlingen velkommen og udtalte, at Mødet i Henhold til Beslutning paa forrige Aarsgeneralforsamling skulde have været afholdt i Kolding, men at dette af forskellige Grunde, deriblandt navnlig vedkommende Kredsstyrelsens Formand, Havnefoged Jordans Sygdom, ikke havde kunnet lade sig gøre, og at Bestyrelsen da havde foreslaaet Aarhus som Mødested, hvilket var blevet vedtaget.

Paa Formandens Forslag valgtes dernæst Sagfører Knudsen, Aarhus, til Dirigent.

Dirigenten takkede for Hvervet og udtalte derefter:

Maa jeg som Repræsentant for Foreningen her i Aarhus ønske Dem alle hjertelig velkommen til Byen netop i Aar, hvor vi har sat saa mange Mænd Stævne her og har sat saa mange Kræfter ind paa at gøre Aarhus saa tiltrækkende som mulig. Jeg paaskønner paa min Bys Vegne den Ære, Foreningen har vist Aarhus ved at vælge den til Mødested, og jeg føler mig overbevist om, at d'Hrr. vil gøre mig Hvervet som Dirigent let.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Fremlægelse af det reviderede Regnskab samt Aarsberetningen for Aaret 1908.

Kassereren, Kaptajn C. Minor Rasmussen oplæste den i Aarsberetningen (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 49) offentliggjorte Ekstrakt af Regnskabet med Revisorerne Paategning om, at der intet var fundet at bemærke til Regnskabet.

Der gaves enstemmig Decharge.

Aarsberetningens enkelte Afsnit sattes derefter til Forhandling hver for sig, idet man dog foreløbig forbiholdt enkelte Afsnit, der naturligt behandledes sammen med visse paa Dagsordenen særskilt opførte Sager.

Aarsberetningens første Afsnit angik:

Kjøbenhavn, d. 6. Juli 1909.

Gul Feber i Mexico og Pest i Venezuela. Den norske Legation i Havana har indberettet, at gul Feber forekommer i Mexico, hvor et nyt Tilfælde er optraadt saa sent som 19. Maj. Vera Cruz og de andre vigtigere Havne opgives nu som fri for Sygdommen. Desuden forekommer gul Feber paa Barbados, hvor dog Havnen — Bridgetown — opgives fri.

Pest er i Slutningen af Maj endvidere optraadt i Caracas, Venezuela, men opgives at være indskrænket til selve Byen Caracas og ikke at have naaet til nogen af Havnebyerne. Til det amerikanske Konsulat i La Guira er der blevet knyttet en Læge, saa man herefter kan have Udsigt til sikrere Rapporter end hidtil angaaende Sundhedstilstanden i Venezuela. Lægen er stillet til Disposition for Ministeren i Caracas til Inspektion paa de Steder, hvor det maatte behøves, fortæller »Norg. Sjøfartst.«

Cuba er vedblivende ganske fri for enhver epidemisk Sygdom.

Vi har modtaget følgende:

Den almindelige danske Skibsførerforenings nyvalgte Formand har i »Navigatoren« for Marts, Side 93, klassificeret de Skibsførere, han re-

Ministeriet for Handel og Søfart.

Formanden: Som det er d'Hrr. bekendt, mødes vi nu for første Gang, efter at Ministeriet for Handel og Søfart er oprettet. Med Oprettelsen af dette Ministerium er et fra Søfartens og Handelens Side længe næret Ønske blevet opfyldt, og jeg tør haabe og tro, at denne Ordning, hvorved Søfart, Handel og Industri har faaet et eget Ministerium, ligesom Landbruget har det, vil gøre det lettere for os at gennemføre til Gavn for vor Virksomhed mangt og meget af det, som er fremme i Tiden. Bestyrelsen skriver i Aarsberetningen: »For hele den danske Skibsfart gav Oprettelsen af Ministeriet for Handel og Søfart det forløbne Aar et Særpræg af gennemgribende Betydning«. Denne Opfattelse, der ogsaa raader indenfor Handelen og Industrien, er sikkert rigtig. Da vi nu samles første Gang efter denne vigtige Begivenhed vil jeg i Henhold til en Konference derom i Bestyrelsesmødet i Gaar tillade mig paa dens Vegne at foreslaa, at Foreningen retter en telegrafisk Henvendelse til Ministeren for Handel og Søfart, hvori vi tilkendegiver for ham vor Glæde over, at Søfarten nu har faaet et saadant Organ, som vi i saa mange Aar har ønsket. Bestyrelsens Forslag til denne Henvendelse lyder saaledes:

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, der i Oprettelsen af Ministeriet for Handel og Søfart ser et længe næret Ønske imødekommet, tillader sig ved sin første ordinære Generalforsamling efter Ministeriets Tilbliven at fremsende sin ærbødige Hilsen, idet man udtaler sin Forvisning om, at det vil lykkes Deres Excellence at løse de Ministeriet for Handel og Søfart paahvilende Opgaver til Held og Fremgang for dansk Skibsfart«.

Dirigenten: Jeg finder, at vi bør være den ærede Formand og Bestyrelse taknemlig for den smukke Tanke, de har haft, og jeg tror at kunne gaa ud fra, at Forsamlingen som Helhed slutter sig til den foreslaaede Hilsen til det ny Ministerium.

Bestyrelsens Forslag om Afsendelsen af ovennævnte Henvendelse til Ministeren for Handel og Søfart vedtoges enstemmig. (Sluttes.)

præsenterer i lunkne og indifferente samt kærnesunde og energiske Medlemmer, uden at angive de Betingelser eller Egenskaber hos Vedkommende, hvorpaa Dommen begrundes. Det er en Selvfølge, at den ærede Formands Kritik og Udtalelser i Medlemsbladet følges med Interesse af Foreningens menige Medlemmer; og af Hensyn dertil henstilles det til ham at fremkomme med en nærmere Forklaring paa, om der til de forstnævnte Klasser henregnes alle, der har en fra Formanden afvigende Mening eller kun dem, der paa Generalforsamlingen gav Bestyrelsen et Mistillidsvotum ved at stemme mod bedre Indtægter for Foreningen.

Paa samme Side anfører Formanden som Foreningens mørke Punkt, Skibsførernes ringe Interesse for Valg af Bestyrelse og Formand; der er dog næppe andre, der forbavses derover, thi det er hævet over enhver Tvivl, at 60 pCt. ikke vil undlade at stemme, naar der er Valg mellem Skibsførere, der ikke har medvirket til at svække Foreningens Anseelse. Forøvrigt var det ringe Stemmental ved Valg af Formand vist kun en direkte Følge af Kapt. Bangs Diplomati — Afkald paa passende Vederlag — som i sidste Øjeblik foranledigede Kapt. A. N. Petersen til at tage sin Kandidatur tilbage og derved svække Interessen for, hvem der blev valgt.

P. Hedegaard.

Ved Sejlskibsrederi-Foreningens Generalforsamling i Lørdags udtraadte Foreningens mangeaarige Formand Konsul P. Rechnitzer efter eget Ønske af Bestyrelsen.

Ved det umiddelbart efter Generalforsamlingen afholdte Bestyrelsesmøde valgtes derefter Konsul C. P. Lund, Rønne, til Formand for Foreningen.

Ved samme Lejlighed fratraadte Kontorchef i Ministeriet for Handel og Søfart Emil Krogh som Sekretær for Foreningen. Sekretærforretningerne overdroges til Kaptajn C. Minor-Rasmussen.

Sømandsbibliotheket for Danmark. Den 1. Maj 1909 bestod Bibliotheket af 13,720 Bind. Forøgelsen i sidste Aar var 940 Bind. Regnskabet ballancerer med Kr. 1,643.78, og Aaret slutter med en Kassebeholdning af Kr. 60.24.

Bøgerne er af forskellig Beskaffenhed, dels opbyggelige, fortællende, oplysende etc., samt Bibler og »Det ny Testamente«. — I sidste Aar er der udsendt 32 Kasser og hyttet ved Centralen 50 Kasser. I alt er nu udsendt 454 Kasser; men disse Tal er ikke alt. Atter og atter vandrer Kasserne fra Skib til Skib, og en Del af de Kasser, der i Aarets Løb naaede hjem, kom af den simple Grund, at en væsentlig Del af Indholdet var slidt op. Dette i Forbindelse med den livlige Efterspørgsel efter ny Kasser er det bedste Vidnesbyrd om, hvor meget Søfolkene stadig værdsætter dem. — Vi kan anvende al Slags god Læsning.

Bidrag i Bøger eller Penge bedes sendt under Adresse: Sømandsbibliotheket, Svendborg.

Sanitære Foranstaltninger i Riga. I Følge Indberetning fra det norske Konsulat i Riga har de derværende Myndigheder bestemt, at alle fra St. Petersborg ankommende Dampskibe skal udpumpe Vandballasten inden Ankomsten til Bolderaa, fortæller »Norg. Sjøfartst.« Undladelse af at efterkomme dette Paabud vil foraarsage Ophold for vedkommende Skib.

De spanske Skibsafgifter. I Følge Indberetning fra den norske Chargé d'affaires, K. Wedel Jarlsberg, Madrid, er Lovforslaget om Skibsafgifter blevet vedtaget uforandret af Senatet, fortæller »Norg. Sjøfartst.« Loven, som derefter er blevet sanktioneret den 14. f. M., vil træde i Kraft den 17. September dette Aar.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. ^{30/1909}, afsagt d. 5. Maj 1909. Overretssagfører M. Carlsen Aktor mod de Tiltalte Kaptajn C. P. J. og Styrmand M. H.

Under nærværende Sag tiltales Kaptajn C. P. J. og Styrmand M. H. for Overtrædelse henholdsvis af Sølovens § 293 og af dens § 306.

Den Det forenede Dampskibsselskab tilhørende Dampner »Valdemar«, der maaler 821,01 Brutto Reg.-Tons, assureret for 54,000 Kr. med en Besætning af 17 Mand foruden Føreren, gik i November 1908 sin vanlige Rute fra Stettin og Kjøbenhavn til Throndhjem langs Vestnorges Kyst med de Tiltalte henholdsvis som Fører og 1ste Styrmand. Skibet, der tidligere havde gaaet i anden Farl, havde i Efteraarets Løb gjort tre Rejser frem og tilbage paa denne Rute og havde saavel paa disse Rejser som nu paa den fjerde Rejse fra Arendal medtaget en norsk Kendtmand, hvis Opgave væsentlig var at yde Bistand, naar Skibet gik indenskærs. Den 27. November 1908 om Aftenen Kl. 6,5 passeredes Egerø

Fyr i en Afstand, der efter den af Styrmand H. foretagne 4 Stregers Pejling var 2 Sm. Ruten gik derefter udenskærs, udenom Jæderens Halvø, og Kursen saltes efter Kaptajnens Ordre og i Overensstemmelse med en af Kaptajnen og Styrmand H. paa en tidligere Rejse i Kortet afsat Linie til retv. N. 38° V., en Kurs der under Forudsætning af, at der ingen Afrift fandt Sted, vilde føre Skibet en god Sm. fri af Jæderen.

Efter Passeringen af Egerø gik Kaptajnen ned for at spise, og kort efter gik ogsaa Kendtmanden ned, hvorefter Styrmand H. var alene paa Broen med Udkig og Rorgænger.

Strømmen synes at have sat ind mod Kysten — der er fremkommet Oplysninger, der tyder paa, at dette ikke har været helt uforudseeligt efter de den foregaaende Nats herskende Vinde, men herom har de Tiltalte ikke vidst Besked, og det synes ikke at have været paa Tale mellem dem og Kendtmanden. Skibet kom i hvert Tilfælde saa nær ind mod Land, at man fik Øje paa det røde Lys fra Fyrlanteren paa den Syd for Jæderen tæt ved Land liggende lille Ø Rauna, kun havde den c. 1 Streg om Styrbord. Den nævnte Fyrlanterne er anbragt paa Rauna for faa Aar siden, og den skal vise rødt glippende Lys, som i sigtbart Vejr kan ses i 4 Sm. Afstand. Efter de afgivne Forklaringer havde begge de Tiltalte vidst, at den nævnte Fyrlanterne eksisterede, men ingen af dem havde tidligere lagt Mærke til den, og de havde — efter hvad der maa antages — ikke talt om den indbyrdes eller med Kendtmanden. Kaptajn J. havde navnlig ikke paalagt Styrmanden at holde Udkig efter den. Saavel Styrmand H. som Udkig og Rorgænger — hvilke sidste ikke vidste noget om, at der skulde være en Fyrlanter paa Rauna — antog Lyset for en Sejlers røde Sidelanterne, og da »Valdemar« i c. 10 Minutter havde haft Lyset i Sigte om Styrbord, lod H. i den sikre Tro, at det var en Sejler, der sejlede udefter, Roret lægge saa meget Bagbord at »Valdemar« akkurat kunde gaa aglenu den formodede Sejler. »Valdemar« gik nogle Minutter paa denne Kurs, der førte lige ind mod Rauna; da H. nu opdagede, at Sejleren ikke avancerede, lod han Roret lægge Styrbord, men umiddelbart derefter stødte Skibet paa et Undervandsskær og stod fast.

Skibet blev senere Vrag. En Del af Ladningen — hvis samlede Værdi ikke er oplyst under Sagen — hjergedes i Land og solgtes for noget over 43,000 Kr. Vraget med Resladning solgtes for 9,075 Kr. Besætningen hjergedes.

Farvandet oplyses foruden af den omtalte lille Fyrlanterne paa Rauna og af det e. 8 Sm. sydøstligere liggende Fyr paa Egerø tillige af Obrestad Fyr, der er anbragt paa Kysten en halv Snes Sm. Nord for Rauna, men som er indrettet saaledes, at Farvandet umiddelbart inde ved Jæderens Kyst ligger i Mørke. Lysgrænsen ligger henimod 2 Sm. udenfor Rauna og c. 5 Sm. udenfor Egerø.

Med denne for en fornuftig Navigering saa betryggende Indretning af Obrestad Fyr maa det betragtes som i allerhøjeste Grad uforsigtigt, naar en Syd fra kommende Skibsfører om Natten lægger sin Kurs saa tæt ved Land, at han ikke, inden han naar op i Højde med Rauna og Jæderen, er kommen ud i Lysvinklen fra Fyret, og naar han herefter forlader Broen uden at sikre sig, at vedkommende Styrmand holder Udkig efter det eneste, der herefter vil kunne vejlede ham, nemlig Rauna Fyrlanterne, maa han betragtes som skyldig i en alvorlig Pligtforsømmelse. Kaptajn J. vil derfor ikke kunne undgaa Ansvar efter Sølovens § 293.

Hvad Styrmand H. angaar, findes hans Navigering ganske uforsvarlig. Han, som selv havde været med til i sin Tid at afsætte Kursen, og for hvem Kortet laa tilgængeligt i Bestiklukaset, maatte vide, hvor nær Jæderen Kursen gik, og hvorledes selv en forholdsvis ringe Afrift vilde medføre Fare.

Desuagtet har han, da han nærmede sig Raunas Fyrlanterne styret indefter i den Tro, at den var en Sejlers Lanterne, uden at han andetsteds synes at have set noget, han kunde antage for Fyrlanteren. En nærmere Observation af Lyset i de 10 Minutter, han havde set det, vilde have vist ham, at det ikke flyttede sig, og en Pejling af Egerø Fyr vilde have ladet ham forstaa, at han var for langt inde under Kysten. Han og de paa Broen værende Matroser har forklaret, at Fyrlanteren ikke glippede, men da det er givet, at den glippede tydeligt efter Grundstødningen, er Sandsynligheden for, at Fyrlanterens Mekanisme har været uvirksom inden Grundstødningen, ikke stor. Rimeligvis har det kun været Mangel paa tilstrækkelig Opmærksomhed fra Styrmand H.'s Side, der har gjort, at han har forvekslet Fyrlanteren med en Skibslanterne. De to Matrosers Forklaring om, at Lyset var fast, har ikke megen Værd, da de ikke har anet, at der var en Lanterne, som skulde glippe. Iøvrigt maa dette Punkt blive af mindre Interesse, da Styrmand H.'s Uforsigtighed i hvert Tilfælde — selv om Fyrlanterens Mekanisme virkelig har været i Uorden — er saa stor, at han ikke vil kunne undgaa Straf efter Sølovens § 306.

Tiltalte J. er født den 7. Marts 1848 og Tiltalte H. den 31. Marts 1875.

Straffen findes efter Omstændighederne at kunne bestemmes til en Statskassen tilfaldende Bøde, der for Kaptajn J.'s Vedkommende findes at kunne bestemmes til 250 Kr. og for Styrmand H. til 200 Kr.

De vil derhos have at udrede Aktionens Omkostninger.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Afsejlingstelegram.

Et Dampskib var befragtet paa Ballconcertepartiet, der indeholder en Bestemmelse om, at Kaptajnen telegrafisk skal underrette Befragteren eller Afskiberen om Afgangen fra sidste Havn, og at der i Mangel af Afsejlingstelegram skal gives et Tillæg af 24 Timer i Laste-tiden. Skibet blev under Indlastning af Kul i England opholdt 36 Timer udover den i Certepartiet fastsatte Tid, men Befragterne nægtede at betale Erstatning for mere end 12 Timer, idet de paastod, at de ikke havde faaet noget Afsejlingstelegram i Overensstemmelse med Certepartiet.

Kaptajnens Telegram, som afsendtes ved 6 Tiden om Eftermiddagen lød som følger: »Afsjeler i Morgen tidlig«. Skibet afgik Kl. 1 om Natten, og under disse Omstændigheder forekom det Foreningen, at Befragternes Krav paa Tillægstid maatte være uberettiget, men dens Advokater i Newcastle, hvem Sagen blev forelagt, viste sig at være uenig med den. Efter deres Mening kan et Telegram, som er afsendt før Skibet er afsjålet, ikke siges at være et Afsejlingstelegram i Overensstemmelse med Certepartiet. For at forebygge Misforstaaelser og være sikker paa ikke at maatte indrømme Tillægstimer bør Rederne derfor instruere deres Kaptajner om at sørge for, at Afsejlingstelegrammet bliver afsendt umiddelbart efter Skibets Afgang og ikke før det afgaar.

Dokkompagniet i Ipswich.

Et norsk Sejlskib ankom for en Tid siden til Ipswich med en Ladning Trælast fra Nova Scotia og blev af Dokmesteren anvist en Losseplads i Dokken, hvortil Skibet, som stak c. 16 Fod, ikke kunde flyde ind, hvorfor det efter hans Anvisning blev forløjet saa nær Kajen, som det kunde flyde, med en Lægter mellem

Skibet og Kajen for Losningens Skyld. Efter at Losningen havde været et Par Dage, fik Kaptajnen en skriftlig Meddelelse fra Dokmesteren om, at Vandet i Dokken vilde blive sluppet ud, og Vandstanden derved formindsket med 4 Fod, men uden nogen Ordre til Kaptajnen om at skifte Plads. Kaptajnen tog derfor ikke nogen videre Notits af denne Meddelelse, idet han gik ud fra, at Dokmesteren vilde give ham Ordre i saa Henseende, hvis der var nogen Udsigt til, at Skibet vilde komme paa Grund dér, hvor det laa. Da Vandet blev sluppet ud, tog Skibet Grund og løftedes c. 16 Tommer, og da det samtidig blæste en Storm, og Bunden var ujævn, sprang det læk, saaledes at det efter endt Udlosning maatte gennemgaa en større Reparation.

Rederiet blev i denne Anledning paaført Omkostninger til et Beløb af c. Kr. 4,500.00, som Foreningen har forsøgt at faa godtgjort af Dokkompagniet, men dette afviser enhver Fordring fra Rederiet, idet man støtter sig til Dokmesterens Udsagn om, at Skibet ikke har ligget paa Grund, tiltrods for at Rederiet kan bevise, at Skibet blev løftet c. 16 Tommer. Da Skibet ikke var indmeldt i Foreningen, da Uheldet skete, har Foreningen været forhindret i at tage Sagen op med Dokkompagniet for Foreningens Regning, og da Rederiet ikke har Midler til at afholde de store Omkostninger ved en Proces, er der intet andet at gøre end at lade Sagen falde. Foreningen anser det dog som sin Pligt at publicere det passerede, saaledes at Rederne kan blive bekendt med, hvad deres Skibe kan blive udsat for i Ipswich.

Bjergeløn og Maanedsbefragtning.

Som bekendt bestemmer Maanedscertepartierne, at Bjergeløn skal deles mellem Rederen og Maanedsbefragteren i et nærmere bestemt Forhold; i Reglen saaledes, at Fordelingen skal være ligelig, hvilket vil sige, at Rederen og Befragteren tager en Halvdel hver, efter at Besætningen har faaet sin Part. Det almindelige har vistnok hidtil været, at Maanedsbefragteren har overladt til Rederiet at faa fastsat Bjergelønnen paa bedste Maade ved Sørettens Afgørelse eller ved Voldgift, idet Befragteren med god Grund er gaet ud fra, at det er lige saa meget i Rederiets Interesse som i deres egen, at der opnaas mest muligt, og at derfor intet vil blive forsømt for at faa den størst mulige Bjergeløn. Selv om Rederiet har fundet det rigtigst at konferere med Maanedsbefragteren angaaende et Tilbud om en mindelig Ordning, har den almindelige Mening vistnok været den, at formelt er det Rederiet, der har at træffe de nødvendige Foranstaltninger til Bjergelønnens Fastsættelse, og som ogsaa har Fuldmagt fra alle interesserede Parter til at ordne det paa den Maade, Rederiet finder bedst.

I den senere Tid har Foreningen haft at gøre med en Sag, som viser, at man i Amerika har en anden Opfattelse af Maanedsbefragterens Stilling overfor Bjergeløn, som tjenes af det Skib, han har maanedsbefragtet. Dampskibet »Nicholas Cuneo« af Flekkefjord var bortfragtet paa Timecharter til »Cuneo Importing Company«. Under en Rejse fra Jamaica til New York med Bananer traf »Nicholas Cuneo« ikke langt fra Jamaica's Kyst Dampskibet »Joseph Di Georgio« — ligeledes af Flekkefjord og med samme bestyrende Reder — med Maskinskade, saa den behøvede Hjælp, hvorfor »Nicolas Cuneo« tog »Joseph Di Georgio« paa Slæb og bragte den ind til Port Antonio paa Jamaica. De to Skibsførere blev enige om, at Spørgsmaalet om Bjergelønnen skulde afgøres ved Søretten i Kristiania.

Maanedsbefragterne, som formodentlig har været ængstelige for, at den Omstændighed, at de to Skibe havde samme bestyrende Reder, skulde bevirke, at der ikke blev gjort mest muligt for at opnaa den størst mulige Bjergeløn, lagde Beslag i en amerikansk Havn paa »Joseph Di Georgio« for deres Andel i Bjergelønnen.

Sagen blev indbragt for »United States District Court, New-Yorks sydlige Distrikt.

Foreningens Advokater gjorde overfor Retten gældende, at Maanedsbefragterne ikke havde nogen selvstændig Ret til at kræve Bjergeløn hos det bjergede Skib, og derfor heller ikke nogen Ret til at beslaglægge Skibet, og de fremhævede yderligere med god Grund de betænkelige Konsekvenser, det kunde føre til, om den ene Part, der var interesseret i Bjergningslønnen, indbragte Sagen for én Domstol og den anden Part for en anden Domstol, og disse saa maaske afsagde Domme, der var indbyrdes modstridende, og hvilede paa forskellige Opfattelser og Vurderinger af de faktiske Forhold. Dommeren kom imidlertid til det Resultat, at Maanedsbefragterens Ret er selvstændig og derfor ogsaa kan gøres gældende ved selvstændigt Søgemaal, og at denne Dom ikke kunde appelleres, hvorfor man maatte slaa sig til Ro med samme.

Da saavel Foreningens Advokater som denne fandt, at der var liden Udsigt til, at man efter denne foreløbige Kendelse skulde faa Dommeren til at anse sig bunden ved den mellem de to Skibsførere indgaaede Overenskomst, blev Sagen gennem Assurandørernes Agent ordnet i Mindelighed.

Der synes efter dette at være god Grund til at faa indført en Bestemmelse i Maanedscertepartierne om, at Rederiet alene har Adgang til at foretage de nødvendige Skridt til Fastsættelse af Bjergelønnen, og at Maanedsbefragterne er bunden ved de Skridt, som Rederiet i saa Henseende maatte foretage og ved de Forlig, Rederiet maatte afslutte, selv om Rederiet ikke hertil paa Forhaand har erhvervet Maanedsbefragternes Samtykke.

Det vil have sin Interesse for Foreningens Medlemmer at erfare, at selv i Tilfælde, hvor Rederiet ingen Interesse har i, at et beslaglagt Skib frigives ved Garant eller Depositum, svarer det ikke Regning i amerikansk Havn at lade Skibet ligge, eftersom Retten sender en Vagtmand om Bord, og Omkostningerne derved beløber sig til saa meget, at der ikke skal lang Tid til, før det er kommet op til et Beløb, der svarer til, hvad Rederiet maa betale Banken i Provision for Garantien.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

For de mindre Skibe er ingen Forandring af nogen Art indtraadt i den forløbne Uge. Østersøen er vedblivende næsten blottet for Kornlaste; enkelte Trælaster er i Markedet fra Danzig og fra Memel, hvorfra noteres 24 M. til Itzehoe og 23 à 24 M. til Slesvig. Hvad angaar Sverig, gælder det samme, fra Karlshamn fraaendes det at sejle i Ballast dertil, fra Halmstad gaar Skibene ledig, og fra Lysekil sluttedes til Glückstadt 4 M. og bydes 3½ M. til Kiel (Kajlosning).

Kjøbenhavn er atter ualmindelig flov, og der sluttedes bl. a. fra ventende Dampere for Hvede til Helsingborg 7½ Øre.

Generalforsamlinger.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Sotolk afholdt d. 30. Juni først en overordentlig og derefter den ordinære Generalforsamling.

Overordentlig Generalforsamling.

Overretssagfører Stær dirigerede. Direktør Aage Bramsen forelagde Forslag fra Bestyrelsen om forskellige Lovændringer samt om Henlæggelse af Dampskibs-

afdelingens Overskud fra 1908 til det Reservefond, der foresloges oprettet ved disse Lovændringer. Den Saldo, der skulde henlægges, androg Kr. 46,343.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Den ordinære Generalforsamling.

Overretssagfører Stær dirigerede.

Direktor V. T. Hein aflagde Beretning og Regnskab.

I Dampskibsafdelingen havde der i Aaret 1908 været indmeldt 144 Medlemmer med 509 Skibe, paa hvilke der var forsikret 8,656 Mand. Grundpremien var fastsat til 12 Kr. pr. Mand og udgjorde altsaa ialt Kr. 103,872, der var indgaaet med Kr. 99,924 for de i Henhold til Loven tegnede Forsikringer og med Kr. 3,948 for de frivilligt tegnede Forsikringer.

Efter at samtlige Udgifter var afholdte, fremkom som Medlemmernes Tilgodehavende for 1908 et Beløb af Kr. 36,448, som var godskrevet deres Konto, medens 105 Kr. som for lidt indbetalt Grundpræmie var belastet denne Konto som Ekstrapræmie. Den 1ste Januar var Medlemmernes Tilgodehavende Kr. 65,599. Heraf foresloges det at udbetale Medlemmerne Kr. 29,256 og overføre Kr. 36,343 i ny Regning.

I Sejlskibsafdelingen havde der i 1908 været indmeldt 798 Medlemmer med 1,115 Skibe, paa hvilke der var forsikret 4,526 Mand. Af disse var 4,420 Mand forhyret i 1,068 Fartøjer, for hvilke der i Følge § 24 i Lov om Sotolks Ulykkesforsikring ydes Statstilskud, medens Resten, 106 Mand, var forhyret i 47 Skibe, for hvilke der ikke ydes Statstilskud (Lystfartøjer, Præmie osv.) Grundpremien var fastsat til Kr. 10 pr. Mand og udgjorde altsaa Kr. 45,260.

Efter at samtlige Udgifter var afholdt, fremkom som Medlemmernes Tilgodehavende for 1908 et Beløb af Kr. 24,178, der var godskrevet deres Konto, medens Kr. 66 som for lidt indbetalt Grundpræmie var belastet denne Konto som Ekstrapræmie.

Den 1ste Januar 1909 henstod som Medlemmernes Tilgodehavende et samlet Beløb af Kr. 48,669. Bestyrelsen foreslog heraf at udbetale Medlemmerne Saldoen fra 1907 med Kr. 24,557 og at overføre i ny Regning Saldoen fra 1908 med Kr. 24,112

Der gaves enstemmigt Decharge.

Revisorerne genvalgtes.

Fra Sø og Land.

En gammel Skude, Galeasen »De to Brødre«, som forleden sank i Øresund med en Ladning Mursten, var det ældste Skib i Svendborg Tolddistrikt. Den er bygget paa Øksenhøj Værft af Skibsbygmester L. N. Møller og løb af Stabelen den 19. Oktober 1809 og kunde saaledes i Aar have fejret sin 100-aarige Fødselsdag. Skibet var oprindelig bygget som Jagt og er i denne Skikkelse forevigt paa Toldkammerbygningen i Svendborg, idet den er udhugget i Sandsten som et Sindbillede paa Skibsfarten for og nu — paa den ene Side »De to Brødre« og paa den anden en Dampere.

»De to Brødre« har i de 100 Aar næsten udelukkende sejlet paa Kjøbenhavn—Svendborg i Stykgodsfart.

Nu var der tilsidst ikke meget tilbage af det oprindelige Tømmer i »De to Brødre«, idet den blev bygget om i 1835 paa Øksenhøj og i 1873 forlænget og lavet til Galease paa Værftet i Vindeby paa Taasinge. Det er et stort Spørgsmaal, om det lader sig gøre at bjerge Skibet, og om det i det hele taget kan betale sig.

(»Svendb. Amtst.«)

Havarier og Forlis.

Cimbria, Skonnert af Kivik, kom d. 1. ds. under Udsejling fra Isøfjorden paa Grund ved Rørvig men kom ved indtrædende Højvande atter flot og fortsatte Rejsen, tilsycceladende ubeskadiget. Skibet havde Assistance af en svensk Dampere.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faa hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Newcastle 27./6. til Gullport. -- Michail Ontchoukoff, Harbøe,

afg. Swansea 23./6. til Campbellton. — Generalkonsul Pal-lisen, Christensen, afg. Preston 24./6. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 26./6. til Aarhus. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Chatham 22./6. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Methil 2./7. til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Dunkerque 25./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Swansea 24./6. til Halifax. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Methil 29./6. til Kronstadt. — Johan Siom, Nielsen, ank. Petersborg 2./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Zaandam 2./7. til Burntisland. — Newa, Dahl, ank. Vejle 26./6.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Grangemouth 1./7. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Antwerpen 30./6. — Nautik, N. Nielsen, ank. Wiborg 2./7. — Nordsoen, Gram, ank. Nantes 29./6. — Nexos, Basse, ank. kuusiluoto 1./7. — Gerda, Iversen, ank. Karlsborg 2./7. — Ellen, Hansen, ank. Kemi 2./7. — Fylla, Lauritsen, afg. Kalundborg 3./7. til Reval. — Alfa, Sorensen, ank. Ipswich 2./7. — Napoli, Brinch, passeret Hirtshals 2./7. for Ghent. — Bodil, Uldall, afg. Sundsvall 30./6. til Brest. — Dagmar, Mathiasen, afg. Kjøbenhavn 1./7. til Råfö. — Nerman, Schiff, afg. Rivadesella 30./6. til Middlesbro. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Cardiff 1./7. til Lihan. — Laura, Petersen, ank. Kronstadt 3./7. — Hebe, Gregersen, ank. Wasa 3./7. — Inger, Larsen, afg. Santander 2./7. til Rotterdam. — Johanne, Mikkelsen, afg. Harbourg 30./6. til Methil.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Trångsund 1./7. — London, Bom, afg. Burntisland 29./6. til Swinemünde. — Paris, Thølander, ank. Terneuzen 2./7. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 23./6. til Rotterdam.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Brest 30./6. til Granville. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Blyth 1./7. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 23./6. til Rotterdam.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Aarhus 1./7. — Alexy, Lorentzen, pass. Kjøbenhavn 28./6. for Preston. — Daguy, Sorensen, ank. Genua 2./7. — Mary, Clausen, pass. Kjøbenhavn 30./6. for St. Brieux.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, afg. Libau 2./7. — Russia, Poulsen, ank. Kronstadt 29./6. — Carl Heeksher, Starck, ank. Bruges 30./6. — Dania, Petersen, afg. Kristiania 22./6. — Normannia, Erichsen, ank. Koivusaari 1./7. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 23./6. — Canada, Jespersen, ank. Rio Janeiro 30./6. — Livonia, Skov, ank. Blyth 25./6.

Østersøen. Cimbrja, Poulsen, afg. Galveston 11./6. — Patria, Dam-Larsen, ank. Methil 29./6. — Gratia, Sorensen, afg. Calais 2./7. — Astoria, Neergaard, ank. Santiago 29./6.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Lübeck 30./6. — Gallia, Nielsen, ank. West Hartlepool 27./6. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Narva 24./6. — Sarmatia, Pedersen, afg. Rotterdam 2./7. — Kotonja, Rasmussen, afg. Mobile 15./6.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Petersborg 30./6. — Granaria, Nielsen, afg. Rotterdam 19./6. — Carbonia, Mathiasen, afg. Archangel 30./6. — Estonia, Winekler, afg. Cardiff 25./6.

Dan. Fionia, Hansen, ank. South Shields 28./6. — Selandia, Troensegaard, afg. Goole 2./7. — Secalia, Jensen, afg. Moss Point 23./6. — Frumentia, Andersen, ank. Petersborg 24./6. — Boscia, Skovgaard, afg. Rotterdam 1./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 3./9.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Wiborg 3./7. til West Hartlepool. — Bratlingsborg, Sorensen, afg. Bone 21./6. til Stettin. — Flynderborg, Andersen, afg. Petersborg 4./7. til Rotterdam. — Fredensborg, Fischer, ank. Calais 5./7. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Jacobstad 30./6. til Tyne. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Hull 3./7. til Kronstadt. — Kronborg, Jensen, ank. Rouen 4./7. — Rosenborg, Schultz, ank. West Hartlepool 27./6. — Skanderborg, Jensen, afg. Swansea 30./6. til Genua. — Stegelborg, Lund, ank. Barry 3./7. — Stjerneborg, Lund, ank. Koivusaari 3./7. — Søborg, Hansen, afg. Phillipville 25./6. til Stettin. — Uranienborg, Schmidt, ank. Genua 26./6.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Antwerpen 23./6. — Klampenborg, Winther, ank. Kjøbenhavn 4./7. — Marselisborg, Larsen, ank. Huelva 1./7. — Silkeborg, Pedersen, afg. Terneuzen 3./7. til Grimby. — Skodsborg, Agerlin, afg. Newport 3./7. til Slax. — Tuborg, Schmidt, ank. Tyne 4./7. — Ulfshorg, Jorgensen, ank. Petersborg 29./6. — Vordingborg, Palsbo, ank. Libau 26./6.

Neptun. Aggersborg, Jorgensen, ank. Kjøbenhavn 4./7. — Dansborg, Kühl, ank. Petersborg 21./6. — Jægersborg, Larsen, ank. Petersborg 29./6. — Kallundborg, Nielsen, ank. Sunderland 2./7. — Taarnborg, Mutzen, afg. Amsterdam 1./7. til Windau.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Libau 21./6.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Nizza 26./6.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, afg. Windau 3./7. til G. ent.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Odense 30./6. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Burntisland 3./7.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Grangemouth 3./7.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, afg. Sunderland 1./7. til Kronstadt.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, pass. Kjøbenhavn 4./7. nordg. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Riga 4./7. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Ghent 3./7. — G. Koch, Jorgensen, pass. Skagen 4./7. sydg. — Hans Tavsen, Klubborg, afg. Uleåborg 3./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Uleåborg 2./7. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Ghent 3./7. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Uleåborg 2./7. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Hernösand 3./7. — Ajax, Brorsen, afg. Antwerpen 2./7.

Det ostasiatiske Kompagni. Cathay, Kruse, ank. Antwerpen 3./7. — Indien, Berg, afg. Antwerpen 22./6. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Kobe 3./7. til Moji. — Traugnebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 3./7. — Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 22./6. til Port Said. — Pangan, Knudsen, afg. Singapore 28./6. til Bangkok. — Bintang, Gabe, afg. Bangkok 14./6. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Genua 28./6. til London. — Chumpon, Hansen-Rau, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Cambodia, Knudsen, ank. Norre Sundby 2./7.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, lugemann, afg. London 2./7. til Portland. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 18./6. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 19./6. til London.

H. Kirschner. Edison, Jorgensen, afg. Hamburg 3./7. — Fulton, Jorgensen, ank. Havre 2./7. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 16./6. — Washington, Nielsen, ank. Grangemouth 2./7. — Nivingston, Svendsen, ank. Leerost 27./6.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Helsingors Red 2./7. til Ghent. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Korsør 1./7. til Nyborg. — Rimfaxe, Faber, afg. Råfö 1./7. til Antwerpen. — Schach Steenberg, Theilland, afg. Antwerpen 1./7. til Hamburg.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, pass. Kjøbenhavn 2./7. for Rotterdam. — Ove Gjedde, Jans, afg. Kjøbenhavn 2./7. til Stettin. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Newcastle 1./7. til Stettin.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Rouen 1./7. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Methil 3./7. — Martha, Christensen, ank. Sunderland 3./7. — Elna, Ratje, afg. Archangel 26./6. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 26./6. — Simone, Møller, ank. Osteude 30./6. — Jeanne, Løfler, afg. Tyuen 3./7. — Vera, Biso, afg. North Shields 23./6. — Daisy, Lagesen, afg. Normaling 29./6.

Sejlskibe.

Æra. Ariel, Christensen, ank. Harviel 1./7. — Svip, Jensen, ank. Aalborg 1./7. — Æro, Christensen, ank. Sildum (N. F.) 1./7. — Neptun, Jensen, ank. Hals 1./7. — Theodor, Andersen, ank. Nysted 1./7. — I. Kofoed, Andersen, pass. Drøger 29./6. for Chatham. — H. H. Potersen, Christensen, ank. St. Valery-en Caut 1./7. — Norden, Rasmussen, ank. Dalhousie 29./6. — Argus, Jensen, ank. Gravesend 1./7. — Freya, ank. Treport 1./7. — Argo, Christensen, ank. Froskjøbing 1./7. — Amor, Rasmussen, ank. Poole 29./6. — Th. Lohse, Boye, ank. Dysart 29./6. — Smart, Christensen, ank. Littlehampton 29./6. — Mars, Stegmann, ank. Eskerjord 30./6. — Adele, Kock, ank. Ronne 2./7. — Vega, Hansen, ank. Kristiania 2./7. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Archangel 2./7. til Whitehaven. — Sostrene, Christensen, ank. Fort de Frans (Vestindien) 3./7. — Ceres, Bager, ank. Scarborough 3./7. — Anna, Hansen, ank. Ronne 3./7.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 6. Juli 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Af Nordisk Skibsfederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.



C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

**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 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.



findes hos de fleste af Landets
**Skibs- og
Provianteringshandlere**

Jacob Holm,
Rønne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrers Skibsførere sin
Skibsproviantering.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tlgr.: „Hansenc“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tlgr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla Inställningsplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Härnäsand, Örneködevik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.
Garnaturer reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Eftorf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 149.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirktes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klassenes Kod anvendes
Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 466 & 500.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Walkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmström“.
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibstornødheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

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.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prislister sendes paa Forlangende.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitionline à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Fredag den 9. Juli 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bittumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«



Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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.

Adr.: St. Annæ Plads 16	Compositioner til Jærn-, Staal- og Trækibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
-------------------------------	---	---	---	-----------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filial. Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldsohmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trafikkv. 10-12 og 7-8; for Damer Kv. 6-7.

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.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Berg & Larsen
forhen Martin Nissøn
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvæk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen Telf. 20.

Læge H. C. Lund.
**Hud- og
Kønssygdomme,**
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12-2, 4-7 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-9.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
 anbefaler sig med alt til Faget høberende
Reel og billig Betjening garanteres.

MILKMAID MELK
Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Hans Smith.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibsmøde.

Skibsfører.

Plads som saadan søges af
en Mand med Fiskeskipper-
bevis, godt kendt med Smaa-
skibsfart. Billet, mrk.: „Skibs-
fører 318“, modt. „Dansk
Søfartstidende“s 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.

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
Rotter og Uø og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul

„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taete
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Privat.

Telefon-Nr.
6.

Københavns Skipperforening

afholder en overordentlig Generalforsamling Onsdagen
den 21. Juli d. A. Kl. 6 Eftermiddag i Wittmacks
Lokale, Holmens Kanal Nr. 17, hvor da vil komme til
Behandling:

Forslag til Ændringer i Foreningens Vedtægter, ud-
arbejdede af det paa Generalforsamlingen den 19. April
d. A. nedsatte Udvalg.

Forslagene henligge til Eftersyn paa Foreningens
Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2.

Kjøbenhavn, den 29. Juni 1909.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

OLSKIND

kemisk præpareret Olie

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.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Det næste Punkt i Aarsberetningen var:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Repræsentation i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

F o r m a n d e n : Der har ved Foreningens senere Generalforsamlinger været udtalt Ønske, særlig fra Afdelingen for mindre Skibe, om en fyldigere Repræsentation i Fællesrepræsentationen. Det glæder mig at kunne sige, at dette Ønske vil blive imødekommet vistnok i den nærmeste Tid. Man har under Udarbejdelse i Fællesrepræsentationen nogle Ændringer i Vedtægterne for den, og ved disse Ændringer vil det blive fastslaaet, at i det mindste en af vore Repræsentanter skal være Repræsentant for Afdelingen for mindre Skibe, ligesom det ogsaa er Konsul Lund og mig, der sidder i Fællesrepræsentationen paa denne Forenings Vegne, bekendt, at Foreningen i det mindste vil faa et Medlem mere i Repræsentationen.

S e k r e t æ r e n, Kontorchef i Ministeriet for Handel og Søfart. **E m i l K r o g h :** Jeg skal tillade mig at fremsætte nogle Bemærkninger om de Anskuelser, som har været de fundamentale for Ministeriet i Spørgsmaalet om Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Kort efter Ministeriets Oprettelse nævnte Ministeren ved forskellige Lejligheder, at det var hans Agt at gennemføre et Samarbejde med Skibsfarten selv. Hvis nu Forholdet havde været det, at man her i Landet havde staaet paa Bar Bund uden Organisationer for Skibsfarten, vilde Regeringen vel højst sandsynligt være gaaet den Vej at udnævne et Søfartsraad bestaaende af Repræsentanter for de forskellige Interesser. Nu havde vi imidlertid allerede gennem en halv Snes Aar eller mere haft en Fællesrepræsentation, en Sammenslutning af enkelte Organisationer, som allerede havde udrettet et ret betydeligt Arbejde ved Samarbejde med Administrationen. Det var da naturligt at søge at føre det bestaaende videre i den Retning, man allerede var slaaet ind paa, og Ministeriet har ogsaa haft den Opfattelse, at det vilde være rigtigt og naturligt at søge at udvide Fællesrepræsentationens Rammer, saa at den i højere Grad end hidtil kunde blive en raadgivende Forsamling for Ministeriet. Hvis Forsøget faldt godt ud, vilde man derved opnaa, at Medlemmerne af denne raadgivende Forsamling var valgt ikke af Ministeriet, men derimod af Skibsfarten selv, hvilket fra dennes Side maatte betragtes som en Fordel. Der har nu paa Grundlag af denne Tanke: Samarbejde med Fællesrepræsentationen, været ført en Række Forhandlinger mellem Fællesrepræsentationen og Ministeriet, idet Ministeriet naturligvis i det store og hele maatte forbeholde sig at fastsætte, i alt Fald til en vis Grad, de ydre Former for et saadant Samarbejde. Forhandlingerne er nu skreden saa vidt frem, at man kan begynde at danne sig et Overblik over, hvordan Forholdene sandsynligvis vil blive. Man ønsker fra Ministeriets Side, at saavidt mulig alle de forskellige Interesser, som knytter sig til Skibsfarten, bliver repræsenteret i Fællesrepræsentationen. Men paa den anden Side maa man ogsaa passe paa, at Fællesrepræsentationen ikke bliver altfor omfattende: den vilde i saa Fald blive for tungt virkende og for kostbar. Det gælder altsaa om at finde en passende Middelvej, og den Basis, man har at gaa ud fra, er naturligvis den Sammensætning, Repræsentationen har i Øjeblikket, men Vedtægterne vil blive saadanne, at der vil blive aabnet Adgang for ny Organisationer til at optages fra det Øjeblik, da Udviklingen maatte vise, at saadanne ny Organisationer havde et berettiget Krav paa at være repræsenteret i Fællesrepræsentationen. Paa den anden Side vil

Vedtægterne ogsaa blive saadanne, at en Forening, som efterhaanden ganske maatte miste sin Berettigelse dertil, kunde ophøre at være repræsenteret. Jeg vil af nærliggende Grunde ikke komme ind paa at analysere Bestanddelene i Fællesrepræsentationen, men det er ganske givet, at en Forenings Stilling, enten ved at Medlemmerne gaar ind i en anden Forening eller paa anden Maade, efterhaanden kan blive saaledes ændret, at den i Realiteten ikke længer er berettiget til at være repræsenteret. Det vilde derefter være meningsløst, om en saadan Forening skulde være repræsenteret og ved sine Stemmer komme til at øve en Indflydelse, som den ikke var berettiget til. Dog er det givet, at der maatte lages de videst mulige Sikkerhedsforanstaltninger, for at ingen skulde blive forurettet ved en saadan Udelukkelse. Man kunde f. Eks. tænke sig, at dette ikke var afhængigt alene af Fællesrepræsentationen men tillige af Ministeriet for Handel og Søfart, som Fællesrepræsentationen sorterer under. Naturligvis har man ogsaa maattet tage Hensyn til, at Rederieringen er den fundamentale. Hvis den ophører, bortfalder alle de øvrige Skibsfartsinteresser. Det vil kun være naturligt, at det finder Udtryk deri, at Rederne, derunder ogsaa Sejlskibsrederne, bliver stærkere repræsenteret end de øvrige Organisationer. Dog maatte det paa den anden Side ikke gaa saa vidt, at Rederne tilsammen alene kunde beherske Afgørelserne i Fællesrepræsentationen. Man søger her at indføre saadanne Bestemmelser, at Rederne faar en ganske betydelig Minoritet, men dog ogsaa kun en Minoritet, saa at de i intet Tilfælde alene kan beherske Afgørelserne. Ved den sidst foretagne Ændring i Fællesrepræsentationens Vedtægter er det jo allerede ordnet saaledes, at Mindretallet stadig kan faa tilført Protokollen deres afvigende Opfattelser og kan forlange, at disse Mindretalsudtalelser kommer med til Ministeriet. Man vil yderligere gaa saa meget videre, at man tillige vil forlange at vide, af hvem disse Mindretal bestaar. Det spiller en stor Rolle, at man kan se, hvem der har haft disse Meninger. Hvis — for at tage et grelt Eksempel — man havde Fyrbøderne repræsenteret i Fællesrepræsentationen og der forelaa et Spørgsmaal om Afmærknings- eller Belysningsforhold, er det givet, at en Mindretalsudtalelse herom, undertegnet af de Delegerede fra Fyrbøderorganisationerne, vilde man paa Forhaand frakende enhver Berettigelse. Jeg tager kun det grelle Eksempel for at vise, hvad Meningen er. Man vil have at vide ikke blot, at de og de Standpunkter indtager de og de Grupper, men ogsaa hvilke Interesser det er, der indtager de og de bestemte Standpunkter. Samtidig maa man ind paa en noget hurtigere Forretningsgang end den hidtidige. Hvis en Forsamling virkelig skal kunne være raadgivende for et Ministerium, maa det forlanges, at den kan arbejde med en vis Hurtighed. De foreslaaede Vedtægtsændringer gaar ogsaa ud paa, at der afholdes hyppige Møder, saa at Ministeriet med forholdsvis kort Varsel kan faa i alt Fald en foreløbig Betænkning over saadanne Ting, som ikke godt taaler Opsættelse.

Dette var Hovedpunkterne. Jeg vil kun tilføje, at man bør sikkert gøre sig klart ogsaa i Sejlskibsrederi og Sejlskibsfører kredse, at det, som her foregaar med Fællesrepræsentationen, er et alvorligt Forsøg paa at gøre Skibsfarten selv saa vidt mulig delagtig i Afgørelsen i de Sager, som paa det nøjeste berører Skibsfarten. Jeg vil derfor mene, at man fra alle Sider, ogsaa fra denne Forenings, i høj Grad bør være klar over, at det gælder om at sætte noget ind paa at faa dette Forsøg gennemført. Man er slaaet ind paa denne Vej, fordi den har Traditionen for sig. Man havde Fællesrepræsentationen, forinden man

fik Ministeriet for Handel og Søfart. Derfor er man gaaet videre i denne Retning, men et mislykket Forsøg vil naturligvis kun kunne føre til, at man maa søge andre Veje. Jeg ønsker at betone, at man fra alle Sider, ikke mindst indenfor denne Forening, har den aller største Interesse af, at dette Forsøg medfører det, det tilsigter, baade fra Ministeriets Side og fra Skibsfartens Side.

Navigationsslærer Christensen, Marstal: Paa Foreningens Generalforsamling i Fjor vedtog man en Resolution, der gik ud paa, at Foreningens Medlemsblad *Dansk Søfartstidende* ogsaa burde være Fællesrepræsentationens Medlemsblad paa Basis af, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening fik 4 Medlemmer i Fællesrepræsentationen. Jeg vil gerne spørge, om det, hvis Foreningen nu kun faar 3 Medlemmer i Fællesrepræsentationen, saa ogsaa er Mening, at *Søfartstidende*, i Henhold til denne Resolution bliver Fællesrepræsentationens Medlemsblad.

Sekretæren: Denne Sag vedrørende *Dansk Søfartstidendes* Stilling er i sin Tid bleven indsendt til Fællesrepræsentationen. Svaret gik imidlertid ud paa, at Repræsentationen ikke saa sig i Stand til at optage Forhandlingerne herom, forinden der var gennemført en Ordning med Ministeriet for Handel og Søfart. Selvfølgelig vedrører dette Spørgsmaal ikke i og for sig Ministeriet, men man ønskede ikke at tage dette Spørgsmaal og forskellige andre Spørgsmaal op, for man havde faaet Repræsentationens Stilling udadtil fastslaaet.

I Anledning af, at Hr. Navigationsslærer Christensen nævnte det forventede Antal Delegerede fra Sejlskibsrederi-Foreningen i Fællesrepræsentationen, skal jeg sige, at saadan som Sagen foreligger, vil 3 Medlemmer være det mindste Antal, Foreningen faar for Tiden. Men Antallet af Delegerede for Rederiforeningerne vil efter det Princip, jeg nævnte før, blive noget vekslende, idet man absolut vil fastholde, at Rederiforeningerne, altsaa Dampskibsrederne og Sejlskibsrederne, tilsammen skal have et Antal Delegerede, som er noget mindre end de øvrige Organisationers Delegerede tilsammen (Formanden: én mindre). Dette gør, at man ikke kan fastsætte Antallet af Delegerede fra Rederiforeningerne én Gang for alle, thi i det Øjeblik, der optages ny Organisationer i Fællesrepræsentationen, vil Følgen blive den, at Rederiforeningerne straks vil faa ny Delegerede, for at den fastslaaede Status stadig kan bibeholdes. Det vil foregaa paa den Maade, at skiftevis vil Dampskibsrederiforeningen og Sejlskibsrederiforeningen faa en ny Delegeret i Tilfælde af ny Indmeldinger i Fællesrepræsentationen. Paa den anden Side maa man ogsaa sørge for, at, hvis Organisationer skulde udmelde sig af Repræsentationen, det samme Forhold mellem Rederierinteresser og andre Interesser opretholdes derved, at man tager Delegerede fra Rederne, først en fra den ene Forening og dernæst en fra den anden Forening. Selv om Forhandlingerne mellem Ministeriet og Repræsentationen var tilendebragt, kunde man saaledes ikke sige noget bestemt, men saadan som Forholdene er i Øjeblikket, maa det Antal Delegerede, som Sejlskibsrederi-Foreningen mindst vil faa, blive 3. Nogen nærmere Besvarelse tror jeg ikke, der kan gives.

Translatør Rasmussen, Svendborg: Saavidt jeg forstod Hr. Kontorchef Krogh, sagde han, at Fællesrepræsentationens Sammensætning ogsaa til en vis Grad maatte bestemmes af Ministeriet for Handel og Søfart. Ministeriet vilde faa nogen Indflydelse . . . (Sekretæren: Det er ikke rigtigt).

Sekretæren: Forholdet er det, at Repræsentationen selv bestemmer, hvilke Organisationer den vil optage, og det vil den komme til at bestemme — maa man antage — med ganske simpel Stemmefforbedelse. Derimod, naar Foreninger atter skal udelukkes, kommer Ministeriet til at spille en Rolle, idet man ikke vil tillade Fælles-

repræsentationen uden videre ved Stemmefforbedelse at sætte de Organisationer, som en Gang er optaget, ud igen. Der til vil i hvert Fald kræves Ministeriets Sanktion. Endelig kan der maaske blive Tale om, at Ministeriet, hvis der sker Valg af Formand udenfor selve Organisationen, ogsaa da vil kunne komme til at gøre sin Indflydelse direkte gældende, men ellers ikke.

Translatør Rasmussen: Saa har jeg misforstaaet Hr. Kontorchefen. Jeg vil gerne spørge, om der kan gives Oplysning, om der direkte vil blive aabnet Adgang for andre Foreninger til at blive optaget i Fællesrepræsentationen. Der er jo adskillige Foreninger i Fællesrepræsentationen nu, der er Dampskibsrederi-Foreningen, Sejlskibsrederi-Foreningen, Navigatorforeningen, de københavnske Assuranceforeninger osv. Vil der f. Eks. gives Adgang ogsaa for Provinsernes Assuranceforeninger og Skibsførerforeninger til at optages i Fællesrepræsentationen?

Formanden: Forslaget gaar ud paa, at »foruden de d. 1ste Januar 1909 i Repræsentationen indtraadte Foreninger kan andre Foreninger, hvis Hovedformaal er at virke for Skibsfarten eller Somandsstanden, optages i Repræsentationen«. Endvidere staar der: »Ved foreliggende Begæring om Optagelse fra Foreninger, hvis Formaal allerede er repræsenteret i Fællesrepræsentationen, skal denne træffe Beslutning i Sagen under Hensyn til, om det er ønskeligt, at de paagældende Formaal ved Foreningernes Optagelse faar et forøget Antal Repræsentanter i Fællesrepræsentationen«. Spørgsmaalet kan altsaa besvares derhen, at der er Adgang for andre Foreninger end de 9, som allerede danner Fællesrepræsentationen, til at optages i Repræsentationen, men at der nok kan tænkes Forhold, hvor man vil have Anledning til at sige Nej. Derfor er der ogsaa taget det Forbehold her, at det er Repræsentationen selv, som har at afgøre, om den, der maatte melde sig, ogsaa virkelig kan optages. Det er ganske naturligt, at man har en saadan Ventil.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen, Marstal: Det forekommer mig, at hele denne Sag ligger saa uklart for, at det i Virkeligheden er i allerhøjeste Grad vanskeligt paa nærværende Tidspunkt at tage nogen som helst endelig Stilling til den. Det forekommer mig ogsaa, at Hr. Kontorchef Kroghs Udtalelser ikke er en eneste Smule bedre end at faa Forstand af, end hvad vi iøvrigt har hørt. Der er en enkelt Ting, som jeg vilde finde i aller højeste Grad uheldbringende for en Institution som Dansk Sejlskibsrederi-Forening, nemlig at Ministeriet for Handel og Søfart muligvis skulde bestemme, hvem der skulde være Formand i Repræsentationen, og jeg forstod Hr. Kroghs Udtalelser saaledes, at det kunde tænkes, at Ministeriet vilde skride direkte ind i saa Henseende. Det forekommer mig, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i saa Tilfælde vilde rykke op fra at være det naturlige Taleror for Skibsfartens Interesser til at blive noget ganske andet, som jeg i dette Øjeblik ikke ønsker at udtale mig nærmere om. Med Hensyn til den Ventil, som det vilde være nødvendigt at have — den højtrædede Formand bemærkede, at Fællesrepræsentationen maatte selv bestemme, hvilke Foreninger der maatte være repræsenteret. — forekommer det mig, at en Ventil af den Art er meget uheldig for Provinserne. Jeg er bange for, at man vil sige, at f. Eks. Assuranceforeningerne i Provinserne har akkurat de samme Interesser, som er repræsenteret i Skibsrederforeningerne og Skibsførerorganisationerne. I saa Tilfælde rykker vi straks bort fra Muligheden for at faa flere Repræsentanter end de Repræsentanter, som Sejlskibsrederi-Foreningen sætter ind. Under alle Omstændigheder maa vi være klar over, at hvad der end skal afgives Betænkning om overfor Ministeriet, vil Sejlskibsfartens Røster være saa spredt, at de skal have ondt ved at gøre sig gældende.

En anden lille Bemærkning af Hr. Krogh faldt mig

for Brystet. Bemærkningen lød saaledes, at Ministeriet maatte forbeholde sig at fastsætte de ydre Former for Samarbejdet mellem Ministeriet og Fællesrepræsentationen, idet der fojedes til, at Repræsentationen ikke maatte blive for stor, saa at den blev tungt virkende og kostbar. Maa jeg have Lov til at være nysgerrig og spørge. I hvilken Grad kan det anlages at berøre Ministeriet, om en Fællesrepræsentation for dansk Skibsfart, hvis Udgifter vel maa afholdes af de paagældende Organisationer, bliver kostbar eller ikke? Skulde det ikke rolig kunne overlades til Skibsfartens Organisationer selv at afgøre, hvor meget de kan og vil ofre paa den Konto. Endvidere mener jeg, at naar en Forening, f. Eks. en Skibsførerforening i en By som Marstal eller Svendborg melder sig og repræsenterer Interesser, som maa være berettiget til at repræsenteres, skal den optages i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, hvis denne vil bære sit Navn med Rette, naturligvis forudsat, at vedkommende Forening vil bære de økonomiske Byrder, der følger med Optagelsen. Saa skal Fællesrepræsentationen ikke have Lov til at sige: vi vil ikke have den med. Saa snart Fællesrepræsentationen selv bestemmer, hvem den vil have med, er vi prisgIVEN Tilfældigheder, det kan vi ikke være tjent med. Ingen Magt, hverken Fællesrepræsentationen eller Ministeriet, skal kunne hindre de Organisationer i at blive oplaget, som vil og kan bære de økonomiske Byrder derved. Om saa Ministeren vil finde, at denne Repræsentation virkelig er det Organ, han vil raadsørge, maa blive hans Sag. Jeg har Grund til at tro, at han om ikke af anden Grund saa for sin egen Skyld vil finde, at han gør bedst i at henvende sig til Fællesrepræsentationen, selv om Ministeren ikke har Indflydelse paa Valget af dens Medlemmer. Det bør han ikke have, det bør vi ordne selv, saa først kommer vi til at staa selvstændigt. Hvis Organisationen skal have Betydning for dansk Skibsfart, skal den staa som Talerør for vor egen, absolut vor egen Opfattelse, ikke noget som helst andet. Det er Betingelsen for, at den virkelig bliver til Gavn for dansk Skibsfart.

F o r m a n d e n: Konsekvensen af det, Navigations-skolebestyrer Hansen siger, vil være, at naar Matroserne danner en Forening, skal den have Adgang til at blive repræsenteret; hvis Jungmændene danner en Forening, skal den ogsaa have Adgang, og hvis Fyrbøderne danner en Forening, skal den ogsaa være berettiget til Repræsentation. Det er Konsekvensen. Derfor tror jeg rigtignok, at det er gavnligt for alle Parter, at Repræsentationen har en saadan Ventil, at den selv bestemmer, hvorvidt der er Anledning til at optage andre Foreninger. Med Hensyn til de Eksempler, Hr. Hansen nævnedes, skal jeg sige, at det er saa givet, som at to og to er fire, at naar en Skibsførerforening melder sig, vil den blive optaget. Jeg forstaaer ikke, hvorfor den Mistænksomhed skal gøres gældende fra Navigationsskolebestyrer Hansens Side. Der er ikke Grund til en saadan Mistænkeliggørelse. Det, der sker her, er i Søfartens Interesse. Men en Ting er at tænke sig, hvad der mulig kan ske; noget andet er at vedtage det, og de Folk, som har Ansvaret for en saadan Vedtagelse, vil ogsaa nok vide at staa til Ansvar for, hvad der sker. Jeg gentager, at hvis man følger Hr. Hansen i det Spørgsmaal, er vi ude paa de vilde Veje, saa vil Fællesrepræsentationen ikke blive, hvad den bør være, nemlig en virkelig Repræsentation for Søfartens Interesser.

Navigationsskolebestyrer **F. H a n s e n:** Tør jeg bede den højtærede Formand om et eller flere Eksempler paa den Mistænkeliggørelse, jeg skal have gjort mig skyldig i. Jeg vil ikke gøre Gengæld og skal ikke komme nærmere ind paa Sagen, det kommer nemlig efter min Opfattelse ikke det foreliggende Spørgsmaal ved. Men jeg vil mene, at skulde Søfyrbødernes Forbund melde sig, har de selvfølgelig berettiget Krav paa at faa en Repræsentant, men hvorledes skulde han kunne udrette noget, som kunde

blive til Gavn for Fyrbøderne i samme Maalestok som, naar de søger til deres Fagforening? Den har ganske anderledes Mulighed for at virke til Gavn for dem. Man skal huske paa, at den Repræsentation, de vilde faa i Fællesrepræsentationen, vilde ikke komme til at spille nogen overvældende Rolle: men selvfølgelig, naar de melder sig, maa de optages; og ligeledes maatte en Matrosforening, om en saadan fandtes, kunne blive Medlem. Hvad er Fællesrepræsentationen, hvis den ikke har Plads for alle deres Interesser, som arbejder paa Søen? Jeg vil straks gøre den Bemærkning, at vi jo senere vil komme til at drøfte Spørgsmaalet om Tilsyn med Sejlskibe, og jeg tager næppe Fejl ved at tro, at der er Interesser, som netop fra de Sider, som den ærede Formand synes at være bange for, vil søge i særlig Grad at øve Indflydelse paa det Omraade.

Havnefoged Møller, Svendborg: Det forekommer mig, at Diskussionen gaar ud i det Blaa. Her er kun Spørgsmaal om, hvorvidt Dansk Sejlskibsrederi-Forening kan finde sig tilfreds med at have 3 Repræsentanter i Fællesrepræsentationen, altsaa kun en Repræsentant mere end nu, eller om man skal arbejde hen til at faa en fjerde. Efter Kontorchef Kroghs Udtalelser vil det være vanskeligt at faa flere i Øjeblikket, naar det er fastsat, at der ikke skal være flere Repræsentanter for Dampskibsrederne. Man kan ikke forlange at faa 4 Repræsentanter for Sejlskibsrederne, hvis Dampskibsrederne kun har 3. Hvorledes Fællesrepræsentationen i Fremtiden bliver sammensat ligger egentlig ikke for, men her drejer det sig om, hvorvidt Dansk Sejlskibsrederi-Forening ved at faa en 3die Repræsentant nu faar en tilstrækkelig Repræsentation.

F o r m a n d e n: Vi kan faa baade 4 og 5. Det beror ganske paa, hvor mange Foreninger, der indmeldes i Repræsentationen. I saa Henseende skal jeg oplyse, at Forslaget — det er jo kun et Forslag — lyder saaledes: »De to nævnte Rederiforeninger« — altsaa Dampskibsrederi-Foreningen og Sejlskibsrederi-Foreningen — »vælger saa mange Delegerede, at Antallet af disset taget under et stedse er én mindre end Antallet af de Delegerede for de øvrige Foreninger tilsammen«. Hvis vi altsaa tænker os, at der bliver ialt 13 Delegerede, vil de to Rederiforeninger faa 6, de andre Foreninger vil faa 7. Deri synes jeg, der ligger en udmærket Betyggelse for Rederiinteresserne. Det skulde være mærkværdigt, om ikke en Del af de 7 Foreninger skulde have samme Interesser i et Søfarten vedrørende Spørgsmaal som de to Rederiforeninger. Jeg skal i denne Forbindelse nævne, at Repræsentationen for Øjeblikket foruden af disse to Foreninger bestaar af: Dansk Navigator-Forening, Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, de fire kjøbenhavnske Søforsikringselskaber, Foreningen til Søfartens Fremme, Maskinmestrenes Forening, Skipperforeningen i Kjøbenhavn og Sømandsforeningen. Tænkter vi os, at der kommer 7—8 ny Foreninger til, Foreninger, som virkelig har med Skibsfarten og Sømandsstanden at gøre, og som man kan antage vil den rigtige Vej, ikke vil bringe Uorden i Geledderne, vil ganske naturligt de to Rederiforeninger faa flere Repræsentanter, saa at de stadig vil faa én mindre end alle de andre tilsammen. Saaledes som Forholdene stiller sig for Tiden, vil vi faa tre, men vi kan godt i Fremtiden faa fire eller fem.

Havnefoged Møller: Hvor naar kan ny Foreninger optages i Fællesrepræsentationen, og hvor naar skal saa de forskellige Delegeredes Antal fastsættes? (**F o r m a n d e n:** En Gang om Aaret, antager jeg.) Kan Optagelsen af andre Foreninger ske ligefrem ved Henvendelse til Fællesrepræsentationen, saaledes at naar en Forening f. Eks. indmelder sig i Fællesrepræsentationen i Dag, kan man f. Eks. 14 Dage derefter vente Svar paa, om den kan blive optaget eller ej? Hvor naar skal i saa

Fald de Delegeredes Antal og Fordeling bestemmes? Det Antal, som vi i Dag anser for at være tilfredsstillende, vil ikke være det, naar en eller to ny Foreninger bliver optaget.

F o r m a n d e n: Det ser nærmest ud til, at der kan ske Indmeldelse til forskellig Tid, men det vil vel være rimeligst, at det sker ved Kalenderaarets Begyndelse. Der skal ved Indmeldelsen betales et Indskud af mindst 200 Kr. Anden Besvarelse kan jeg ikke give for Øjeblikket; hele Sagen har kun været til én Behandling i Fællesrepræsentationen, derfor er det et lidt vanskeligt Felt at bevæge sig paa.

Navigationslærer C h r i s t e n s e n: I Henhold til de foreliggende Oplysninger, foreslaas det, at Fællesrepræsentationen skal bestaa af 15 Delegerede, hvoraf 4 for Dampskibsrederi-Foreningen, 3 for Sejlskibsrederi-Foreningen og 8 for de øvrige Foreninger. Nu vil jeg sige, at efter min Opfattelse bør Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart repræsentere alt, hvad man forstaar ved dansk Skibsfart. Kan man da sige, at denne Ordning, navnlig Forholdet mellem Provinssøfartens Repræsentation og den københavnske Søfarts Repræsentation er ganske relfærdig, naar Forholdet altsaa er det, at Sejlskibsrederi-Foreningen har 3 Medlemmer af 15? Jeg taler altsaa om Begrebet dansk Søfart i al Almindelighed. Omfatter det ikke hele Søfarten i Danmark, og er Søfartsinteresserne i Provinserne ikke saaledes, at de nok kunde ønskes fyldigere repræsenteret indenfor Fællesrepræsentationen end efter det her opstillede Forhold? Der er saa mange københavnske Foreninger, men der er ogsaa Skipperforeninger i Provinserne. Det kunde nok være ønskeligt, at dansk Søfart i Provinserne blev repræsenteret fyldigere, og det mener jeg, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening nok kunde arbejde hen til.

Dirigenten: Jeg skal tillade mig at gøre den Bemærkning, at den Del af Aarsberetningen, der her omhandles, kun er en Beretning om, hvad der er foretaget i Aarets Løb. Der foreligger ikke noget Forslag til Beslutning, saaledes at de Herrer, der udtaler sig, ikke behøver at frygte for, at der vil blive taget nogen Beslutning, som kan hindre de Interessers Fremme, de taler for.

Under Hensyn til de mange Sager, der er opført paa Dagsordenen, skal jeg henstille, at man begrænser sine Udtalelser og navnlig med Hensyn til de Punkter, hvor der ikke er Tale om at tage Beslutning, kun udtaler sig saaledes, at det kan tages til Efterretning.

S e k r e t æ r e n: Maa jeg i nøje Tilslutning til Dirigentens Udtalelser sige, at naar jeg fremsatte mine Oplysninger før, mente jeg dermed nærmest, at det var noget, der kunde tages til Efterretning, idet jeg maatte antage, at man i denne Forsamling vilde have nogen Interesse af at vide en lille Smule om de Principer, som fra Ministeriets Side er lagt til Grund for Forhandlingen med Fællesrepræsentationen om denne Sag. Det var derfor ogsaa med særlig Tilfredsstillelse, at jeg hørte Navigations-skolebestyrer F. Hansen til at begynde med erklære, at man jo ikke kunde tage Standpunkt til denne Sag i Enkeltthed — saaledes forstod jeg det, men ganske vist blev dette Indtryk noget svækket derved, at Hr. Hansen umiddelbart efter paa det ene Punkt efter det andet vilde paa-vise, at den Ordning, man vilde lave var fuldstændig umulig. Hensigten fra min Side har i alt Fald kun været den at give nogle Oplysninger, som i dette Øjeblik kun Ministeriet sidder inde med, om de Principer, man fra dettes Side ønsker lagt til Grund for et Samarbejde med Skibsfarten selv, og dernæst indstændigt anmode ogsaa Dansk Sejlskibsrederi-Forening om noje at overveje, om det ikke er muligt at gennemføre Samarbejdet paa den Basis. Men selvfølgelig, i Detaljer vil man ikke kunne tage Stilling til Sagen, forinden den foreligger fuldt ud-

arbejdet mellem Ministeriet og Fællesrepræsentationen. Først til den Tid vil man for Alvor kunne begynde den Diskussion, som uheldigvis er foregrebet her, hvorved man er kommet ind paa en hel Række Detaljer, som man kun kender en Del af Forudsætningerne for virkelig at kunne bedømme.

I Anledning af nogle enkelte Bemærkninger af Hr. Navigations-skolebestyrer Hansen vil jeg sige, at Ministeriet vil sikkert gøre Fællesrepræsentationen til et saa uafhængigt Organ som muligt. I Overensstemmelse dermed har man fastsat, at det er Fællesrepræsentationen selv, som bestemmer, om ny Organisationer kan optages. Hr. Hansen misforstod en lille Bemærkning om, at Ministeriet maaske kunde gribe ind i Spørgsmaalet om Formandsvalg. Det principielle i denne Sag er, at Fællesrepræsentationen vælger selv sin Formand, og det ser Ministeriet helst gennemført. Men hvis det Tilfælde skulde ske, at Repræsentationen ikke er i Stand til indenfor sin egen Midte at vælge sin Formand, er der noget, der taler for, at Ministeriet faar et Ord med, ligesom naar det gælder om at sætte veltjente Organisationer ud af Fællesrepræsentationen. Det er ment som en Beskyttelse.

Hr. Hansen hæftede sig ved min Bemærkning om, at man maatte passe paa, at Repræsentationen ikke blev allfor omfattende og derved et for kostbart Apparat. Han hævdede i den Anledning, at Fællesrepræsentationen som saadan maa være suveren, den skal selv betale Pengene og maa formentlig ogsaa selv bestemme, hvor mange Penge der skal betales. Jeg vil derfor sige, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart gennem mange Aar har haft betydelig Støtte af Statskassens Midler. Der er ingen Grund til at anlage, at det skulde falde bort nu; skulde der ske Forandring i saa Henseende, laa det maaske nærmere, at Staten kom til at betale mere. I denne Forbindelse synes jeg ikke, det er helt uden Interesse for Staten, hvordan Repræsentationens Omfang er, og hvor kostbar den er.

Navigations-skolebestyrer F. H a n s e n: Jeg skal bemærke, at det stenografiske Referat sikkert vil vise, at jeg ikke har udtalt noget om, at den foreslaaede Ordning vil være umulig, jeg plejer at have god Kontrol med, hvad jeg siger.

Til den ærede Formand og til den ærede Dirigent maa jeg sige, at jeg savner endnu de Eksempler, jeg bad om, paa Mistænkeliggørelse fra min Side. Saafremt saadanne Eksempler for Mistænkeliggørelse ikke skulde komme til at foreligge, maa jeg tillade mig at stemple Udtalelsen som ganske ubeføjet. Jeg ønsker det konstateret, saa at det ikke kan misforstaas. Altsaa, hvis der ikke nævnes bestemte Eksempler paa, at jeg har villet mistænkeliggøre, maa jeg for min egen Værdigheds Skyld stemple de Udtalelser som ganske ubeføjede.

F o r m a n d e n: Jeg vil gerne besvare denne Henvendelse under en senere Forhandling, nemlig naar vi kommer til Spørgsmaalet om et Undervisningsraad, i hvilket Spørgsmaal jeg personlig er blevet angrebet af Hr. Navigations-skolebestyrer F. Hansen, hvorved jeg mener, at han har fremsat en Mistænkeliggørelse af min Virksomhed. Min Ytring hører altsaa hen under en senere Forhandling. Naar den er kommet frem her, var det maaske lidt ubetimeligt.

Dirigenten: Jeg har ikke fundet Anledning til at paatale Ordet, fordi jeg ikke har anset det for upassende at benytte det i Diskussionen.

Det næste Afsnit af Aarsberetningen var:

Lodning under Bugsering.

F o r m a n d e n: Fra Fællesrepræsentationen har vi modtaget Opfordring om at indstille en Repræsentant for

denne Forening til Medlem af et Udvalg angaaende denne Sag. Da der var levnet saa overordentlig ringe Tid til at behandle Spørgsmaalet, maatte vi tage det paa den Maade, at vi henvendte os til de to betydelige Kredsstyrelser for Ærø og Fyn ligesom ogsaa til Afdelingen for mindre Skibe med Spørgsmaal om, hvem de maatte ønske at foreslaa til at indtræde som Medlem i et saadant Udvalg, idet vi i Korrespondancen udtrykkelig gjorde opmærksom paa, at hvis der blev indstillet flere, har vi tænkt os at afgøre Sagen saaledes, at Formanden deciderede. Af Afdelingen for mindre Skibe blev der indstillet Kaptajn Jensen, Hellerup, af Kredsstyrelsen for Ærø Kassereren i Foreningen, Kaptajn Minor Rasmussen, og fra Fyns Kreds Mægler H. A. Hansen. Afgørelsen kom allsaa til at ligge i min Haand, og da Mægler H. A. Hansen kender denne Sag fra alle tidligere Behandlinger, var jeg ikke i Tvivl om, at Valget maatte falde paa ham, hvilket allsaa skele, hvorefter vi gjorde Indberetning til Fællesrepræsentationen derom. Selve Sagen vil de Herrer kende fra tidligere Forhandlinger. Vi maa haabe, at det maa lykkes dette Udvalg at komme til Forstaaelse med Marineministeriet, hvorefter alle Urimeligheder, som klæber ved den nuværende Ordning, bliver fjernet.

Man forbigik foreløbig 4. Punkt af Aarsberetningen og gik til 5. Punkt:

Det projekterede Brøanlæg mellem Mænedø og Falster.

Formanden: Der er herom at sige, at det er lykkedes foreløbig at hindre Projektets Gennemførelse i dets oprindelige Skikkelse, idet Rigsdagen i Stedet vedtog at bevilge et betydeligt Beløb til ny Forundersøgelser i Sagen. Jeg tror at turde sige, at der fra Sejlskibsrederi-Foreningen, og navnlig fra Afdelingen for mindre Skibe, er udført et ret betydeligt Arbejde for at komme til det Resultat. Hvorledes Sagen senere vil udvikle sig, tor jeg naturligvis ikke udtale mig om her, men saa meget ved vi, at Ministeriet for Handel og Søfart har sin Opmærksomhed henvendt paa, at der, hvis Forslaget virkelig skal gennemføres, maa gøres noget til Sikring for den betydelige Skibsfart paa det paagældende Sted.

Det næste Punkt af Aarsberetningen:

Marineminstrelets Bekendtgørelser for Søfarende,

gav ikke Anledning til Udtalelser.

Man forbigik foreløbig Punkt 7 og 8 af Aarsberetningen.

Dirigenten: Under Hensyn til, at der under Nr. 9 paa Dagsordenen staar opført: Forslag om Ændring i Foreningens Love § 5, og at den Beslutning, som kan flyde af dette Forslag, kan faa Indflydelse paa Valget af Bestyrelsesmedlemmernes Antal, anser jeg det for rigtigst at udsætte disse Valg, indtil dette Spørgsmaal har været behandlet.

Man gik allsaa til:

Forslag om Ændring i Foreningens Love § 5

Formanden: I Henhold til Forhandlingen i Bestyrelsesmødet i Gaar foreslaar vi, at første Stk. af § 5 kommer til at lyde saaledes: »Bestyrelsen bestaar af 10 Medlemmer, der vælges af Generalforsamlingen. De vælges for 3 Aar ad Gangen, idet der aarlig efter Tur fra-træder 3 eller 4 Medlemmer. Bestyrelsens Medlemmer vælges saaledes, at Fyns Kreds, Ærø Kreds og Afdelingen for mindre Skibe hver repræsenteres i Bestyrelsen ved 2 Medlemmer. Genvalg kan finde Sted«. Denne Lovændring er foranlediget derved, at Afdelingen for mindre Skibe gentagne Gange har fremsat Ønske om, at den maatte faa 2 Repræsentanter i Hovedforeningens Bestyrelse, og dette vilde bedst kunne lade sig ordne ved en

Ændring af § 5, saaledes at Bestyrelsen kommer til at bestaa af 10 Medlemmer i Stedet for 9. Det bliver et lige Antal, men det har ikke meget at sige, for der staar i Lovene, at i Tilfælde af Stemmelighed gor Formandens Stemme Udslaget.

Translator Rasmussen: Jeg vil gerne henstille til den ærede Forsamling at stemme for denne Lovændring. Forslaget er kommet fra Afdelingen for mindre Skibe, fordi vi formener, at da de mindre Skibe har specielle Interesser og udgor en saa væsentlig Del af Foreningen, var det ikke ubeskedent at ønske, at Afdelingen blev ligestillet med de to store Kredse Ærø og Fyn, som hver har to Medlemmer i Bestyrelsen.

Ligeledes vil jeg bede Forsamlingen stemme for, at dette ny Medlem bliver Skibsreder N. E. Schmidt.

Sekretæren: I Paragrafens tidligere Affattelse stod der blot, at Bestyrelsens Medlemmer vælges saa vidt muligt saaledes, at et Medlem af hver Kredsstyrelse bliver Medlem af Bestyrelsen. Men denne Bestemmelse er i Virkeligheden forlængst fraveget i Praxis, idet man er gaaet over til det meget naturligere at lade de store Kredse faa forholdsvis stor Representation. Derfor har man foretrukket med det samme at foreslaa den gamle Bestemmelse, som man alligevel fraveg, forandret, saaledes at det fastslaas i Vedtægterne, at Fyns og Ærø Kredse hver skal have to Medlemmer, hvad de faktisk har nu. Det er det, som sker her, samtidig med at man over Retfærdighed mod Afdelingen for mindre Skibe.

Havnefoged Møller udtalte Ønske om, at Afstemning over Ændringsforslaget først foretoges ved en 2den Behandling efter Frokostpausen, men da dette Ønske ikke vandt Tilslutning i Forsamlingen, frafaldt han det efter Opfordring af Dirigenten.

Navigationsskolebestyrer Hansen: Jeg tillader mig at foreslaa, at der i Forslagets næstsidste Punktum indskydes Ordet »mindst« foran Ordene »2 Medlemmer«, saaledes at Ærø Kreds, Fyns Kreds og Afdelingen for mindre Skibe faar mindst 2 Repræsentanter hver.

Navigationsskolebestyrer Hansens Underændringsforslag og Bestyrelsens Ændringsforslag vedtoges enstemmig. (Stuttes.)

Kjøbenhavn, d. 9. Juli 1909.

»United States«s Sammenstød. For godt et Aar siden stødte D. F. D. S.s Dampner »United States« i New Yorks Havn sammen med en amerikansk Dampner »Monterry«.

De to Rederier anlagde Sag mod hinanden til Erstatning. Ved den nu i første Instans faldne Dom blev D. F. D. S. dømt til at betale en meget betydelig Erstatning.

D. F. D. S.'s Assurandører agter imidlertid at lade Sagen indanke for højere Instanser og mener at have godt Haab om at vinde den.

Hvilket Udfald Sagen end faar, er D. F. D. S. fuldt dækket for ethvert Tab. (»Berl. Tid.«)

Trelleborg—Sassnitz—Færgens Indvielse. Den 6te Juli aabnedes den ny Dampfærgesforbindelse mellem Trelleborg og Sassnitz i Overværelse af den svenske Konge og den tyske Kejsers, samt svenske og tyske Autoriteter. Festlighederne indledes ved en Tale af Minister for offentlige Arbejder Breitenbach, om Bord i den tyske Færge »Deutschland«, hvorefter der fandt en Frokost Sted om Bord i det tyske Kejserskib. Efter denne afsejlede »Hohenzollern« med Kejseren, og

Panserskibet »Oscar II« med Kongen, samt Færgerne »Drottning Victoria« og »Deutschland« til Trelleborg. Her holdt Indenrigsministeren Grev Hamilton Indvielsestalen, hvorefter den svenske Konge gav en Midgag om Bord i Panserskibet »Oscar II«.

Fra Udenrigsministeriet har vi modtaget følgende:

I Anledning af Koleraens Udbrud i Archangel advarer Konsulatet dersteds Skibsbesætninger, der kommer til Archangel, paa det bestemteste inod at benytte Flodvandet — være sig til Drik eller Vask — uden at det først er godt kogt, og det tilraades Skibsførerne at sørge for at medbringe saa rigelig Vandforsyning, at de kan undgaa at forsyne sig der.

Lødsvæsnet. Kontreadmiral J. E. Victor Hansen, Overlods i det østlige Overlodsdistrikt, meddeles der efter Ansøgning Afsked i Naade paa Grund af Alder som Overlods fra Udgangen af Oktober Maaned d. A. med Pension.

Kommandør i Søofficerskorpset G. F. Holm, meddeles Afsked i Naade fra 6. August med Pension, hvorhos han udnævnes til Overlods i det østlige Overlodsdistrikt fra 1. November.

Normaluret i Nikolaj Taarn. Normaluret, som tidligere har haft sin Plads i Hallen under Nikolaj Taarn, er nu midlertidig anbragt i en af de ledige Slagteboder — Nr. 92 —, hvor det fremdeles vil blive tilset fra Observatoriet. (»Nattid.«)

Dybden paa Barren ved Archangel. I Følge telegrafisk Indberetning fra det norske Generalkonsulat i Archangel erklæres det officielt, at den der-værende Barre nu kan passeres af Skibe med 18/4 Fods Dybgaaende. (»Norg. Sjøft.«)

En Søroverdamper. New York, 1. Juli. (Ritz. Bur.) I Følge Ordre fra Washington har det her-værende Toldvæsen beslaglagt Damperen »Ethelvoid«, der beskyldtes for at have gjort sig skyldig i Søroveri mod Staten San Domingo.

Forbedringer i Farvandene ved Yxpila. I Aarene 1900 og 1901 blev der, ikke ret langt fra Tanker og Repskär, opdaget to Grunde ved den engelske Damper »Coverdale«s og den spanske Damper »Olazzarri«s Grundstødninger. Grundene fik Navn efter de to Skibe, som var strandet paa dem, og man har hidtil ikke gjort noget for at uskadeliggøre dem. Nu har den finske Lødsbestyrelse imidlertid besluttet at bortsprænge de to Grunde. Der er kun 19 Fod Vand paa Grundene, medens Dybden ved Siden af dem er 60 Fod. »Coverdale« Grunden bestaar af store Sten i en Bredde af c. fem Favne, medens »Olazzarri« Grunden er noget større. Sprængningsarbejderne skal føres ned til en Dybde af 30 Fod, fortæller »Hamb. Corr.« For nylig er Damperen »Oira« ankommet til Yxpila med en Dampplægt for at paabegynde Arbejdet.

Vore Skibsførerforeninger.

Vi har modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* for 4. Maj har en Dampskibsfører faaet oplaget en Artikel under ovenstaaende Titel, en Artikel, der ikke bør staa uimodsgalt, jeg tillader mig derfor at anmode om Plads for følgende, som jeg først nu faar Lejlighed til at fremkomme med:

Efter en Kritik af Den almindelige danske Skibsførerforening og af Københavns Skipperforening, hvilken sidste Forfatteren dog samtidig har et godt Øje til, skriver denne, som underlegner sig »Et ældre Medlem af begge Foreninger«: Der er altsaa Trang til at faa en Forening, der kan gøre noget for sine Medlemmer, og der er Vilje til at paatage sig Ofre derfor«. Man skulde dog ellers mene, at naar der er to Skibsførerforeninger her i Byen, saa maa der være Lejlighed nok til »at gøre noget« for Medlemmerne. Indsenderen siger selv, at han og hans Meningsfæller ikke kan faa deres Forslag gennemført i Den almindelige danske Skibsførerforening, fordi de er i Minoritet og har været dette i mange Aar, hvilket unægtelig ikke er nogen Anbefaling for det ældre Medlems Ideer. »Men«, siger Indsenderen, »kan vi ingen Vegne komme i den ene Forening, saa er der jo en anden, nemlig Københavns Skipperforening, lad os melde os ind i den«; og saa mener han, at der sikkert vil oprinde en Guldalder.

Mon ikke Indsenderen tager Fejl?

Hvad er det nemlig, det ældre Medlem ønsker? Han udtrykker det saaledes: »Københavns Skipperforening kan blive den ledende for hele Standen i Danmark«. Han siger selv videre: »I København hører Hovedparten af Landets Dampskibe hjemme«. Med andre Ord, det er de farende Dampskibsførere og kun dem fra København, som han ønsker skal blive de ledende for hele Standen og for hele Landet. Det er vist et meget stort Spørgsmaal, om et saadant Eksperiment vilde lykkes. Vi har jo set, at i Den almindelige danske Skibsførerforening kunde de farende Dampskibsførere ikke faa Provinsafdelingerne med, fordi Medlemsbidraget skulle forhøjes.

Hvorledes Medlemmerne af Københavns Skipperforening vil stille sig vides ikke; men de kan næppe stille sig anderledes end Provinsafdelingerne gjorde det i Den almindelige danske Skibsførerforening.

De Forslag, Indsenderen fremsætter til at hjælpe de farende Dampskibsførere, er: at aabne et Lokale, hvor de kan samles — og at lade afholde Foredrag. Men disse to Forslag vil næppe hjælpe, thi det, der fremsættes deri, har de farende Dampskibsførere jo haft i de 35 Aar, Den almindelige danske Skibsførerforening har bestaaet. Denne Forening dannedes, saa vidt jeg veed, med akkurat de samme Forslag som Motivering. Det var den Gang som nu: En Del utilfredse Medlemmer i Københavns Skipperforening brød ud og dannede Den almindelige danske Skibsførerforening — og saa troede de, at Guldalderen vilde oprinde.

Det vilde gaa paa samme Maade nu. Heller ikke nu vilde de farende Dampskibsførere faa deres Ønsker opfyldt, hvis de ledede Københavns Skipperforening.

Grunden til, at Skibsførerforeningerne ikke er Indsenderen tilpas, er den simple, at man ikke kan gøre alle tilpas, og at der er saa mange forskellige Interesser, der skal lages Hensyn til. Der er farende og ikke farende Dampskibsførere, der er farende og ikke farende Sejlskibsførere, der er Rige og Fattige, Raske og Syge o. s. v., o. s. v. Men netop af denne Grund kan og bør en enkelt Del af den hele Stand, f. Eks. de farende Dampskibsførere, ikke træde frem og kræve hele Ledelsen af alle Standens Forhold og Raadighed over Foreningernes Formuer.

Paa Den almindelige danske Skibsførerforenings Generalforsamling anslog Kaptajn Bang en 1ste Klasses Skibsførers Gage til 5000 Kr. Selv om andre Skibsførere har meget ringere Gager, kan man derfor vist ikke kalde dem de daarligst stillede af Standen. Men hvorledes kan da Indsenderen tænke sig, at Skibsførerforeningerne, hvis vigtigste Opgave selvfølgelig er at komme Standens slettest stillede Medlemmer til Hjælp, kan paatage sig fortrinsvis at hjælpe de forholdsvis velhavende, færende Dampskibsførere?

Naa, det er vel heller ikke Meningen, at det er Foreningernes Penge, Indsenderen mener, at de færende Dampskibsførere vil bruge til deres egne Formaal? Heldigvis er den danske Skibsførerstand aldrig bleven beskyldt for at have taget fra de Fattige for at give til de Rige. Den Velgørenhed, som Skibsførerforeningerne og vel navnlig Kjøbenhavns Skipperforening har udfoldet, og som har været til stor Velsignelse, er jo ogsaa til saa stor Ære for Standen, at det kan betragtes som udelukket, at de færende Dampskibsførere ønsker dette Forhold forandret, og at det er derfor, en Del af dem vil forsøge paa at tiltage sig Magten i Kjøbenhavns Skipperforening.

Vil de færende Dampskibsførere, som, det indrømmer jeg, er trykkede paa mange Maader, have deres egne specielle Formaal fremmet — det er en offentlig Hemmelighed, at en Del af de færende Dampskibsførere ønsker en Kampforening for deres Interesser og dertil behøver en Krigskasse til eventuelle Strejke-Understøttelser, — saa er det klart, at dette ikke sker bedst ved de andre Foreningers Hjælp, men ved at danne en egen Forening, hvor de ikke vil have nogen født Opposition at kæmpe med, og hvor de kan faa alt frem, hvad de har paa Hjerte.

En saadan Forening vil nyde den største Sympati hos alle Kammerater — og ikke færende Skibsførere og andre vil kunne støtten ved at indmelde sig som Medlemmer.

Man behøvede da ikke at spekulere paa at sætte Medlemsbidraget højere i Den almindelige danske Skibsførerforening saalidt som forudsatte en Masse-Indmeldelse af Dampskibsførere i Kjøbenhavns Skipperforening, man undgik Mistæneliggørelse og Mistanke om, at det var Pengene, der lokkede, man forskertede ikke Folks Sympati og viste, at man var villig til efter Evne at hjælpe sig selv.

Udtalende Haabet om Stiftelsen af »En færende Dampskibsfører-Forening«, en Forening, som saa at sige straks vilde have alle færende Dampskibsførere til Medlemmer — vil jeg ønske denne Held og Lykke til at løse sine mange og vigtige Opgaver.

X.

Medlem af Den alm. danske Skibsførerforening.

Fragtmarkedet.

Kort efter at vor forrige Beretning var skrevet, blev det bekendtgjort at den truende Strejke i Wales var bleven afværget, og i den forløbne Uge har der været fragtet livligt fra Cardiff etc. Straks efter Meddelelsen om, at der ingen Strejke vilde blive, var fremkommet, blev der udbudt megen Tonnage, hvilket havde til Følge, at Raterne kun en enkelt Dag eller to kom lidt i Vejret, og navnlig til Middelhavet blev der betalt højere Rater, f. Eks. indtil 7/- Genua, men efterhaanden faldt Fragterne for de fleste Pladsers Vedkommende tilbage til omtrent samme Niveau som i Slutningen af forrige Maaned. I Skotland er Situationen ikke ganske klar endnu, men naar disse Linier læses vil der sikkert

foreligge en Afgørelse. Hvad de hjemgaaende Markeder angaar, da er disse ikke undergaaet Forandringer af særlig nævneværdig Betydning siden sidst. Foruden Østersøen, som stadig bevarer den tilkæmpede Bedring, har egentlig kun Nordamerika, og da i Særdeleshed Træpladserne i Mexico Golfen, vist nogen Fasthed, men Forretningernes Antal fra U. S. har ikke været stort, eftersom Tonnage var ret knap, og Befragterne kun har villet dække sig for deres allernødvendigste Behov. I det hele og store viser Markederne paa forannævnte Par Undtagelser naar en vis Træghed og Slaphed, en Slags Midsommerstemning, og selv om der hist og her, hovedsagelig fra Sortehavsdistrikterne, er lidt Begær for Tonnage pr. Eftersaar, er Raterne gennemgaaende saa lidet tillukkende for Rederne, at der kun fragtes efter en yderst ringe Maalestok.

Det østlige Marked har ikke meget at byde paa. Fra Saigon fragtedes nogle Dampere for Ris pr. Juli/August til 22/6 à 25/- til to franske Havne, medens der fra 1. Plads Birma til 1 kontinental Havn betaltes 19/-. Kurrachi er nærmest nominel paa Basis af 14/- til udsøgt Havn.

Sortehavet etc. har yderst lidt at byde paa for prompt Lastning, og selv om »berth«-Raten fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn er 6/- har der dog for Komplettering været akcepteret ned til 3/-. Azoff sluttede nogle enkelte Baade til 6/9 à 7/- udsøgt Havn og fra Donauen betaltes 8/- L. H. A. R. 8/6 Hamburg.

Middelhavet er stadig i en utilfredsstillende Forfatning, og mange Dampere returnerer fremdeles i Ballast til Wales, da saa at sige alle Hjemlaster giver større Underskud. Fra Mersyne og Smyrna betaltes 7/- Dødvægt til Englands Østkyst, og for Erts betaltes bl. a. 7/9 à 8/- Seriphos/Baltimore eller Filadelfia, 6/3 Benisaf/Tyne, »full terms«. Fra Bilbao sluttes der til 3/10¹/₂ Newport, 4/1¹/₂ Middlesbro.

Nordamerika fragter kun lidt, men for Trælast fra Golfen er Raterne faste, da Tonnage er knap. Der betaltes saaledes indtil 110/- Rosario, 107/6 Buenos Aires, 72/6 Rotterdam direkte, 77/6 to Havne, 80/- tre Lossehavne Rotterdam, Antwerpen, Emden eller Hull. For Kul fra Filadelfia sluttedes der til 11/- Venedig, 10/6 Brindisi, 9/6 Neapel. Fra Kanada betaltes 32/6 for Deals fra St. John, 37/6 fra Miramichi til Englands Vestkyst.

La Plata Markedet er nærmest lidt svagere, og der er kun Begær for »handy«, nogenlunde prompt Tonnage. For saadan er der sidst betalt fra 14/- ned til 13/6 O. C. pr. Juli fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, medens store Baade paa 5000/6000 Tons maatte nøjes med ned til 12/9. Pr. August gores der næsten intet.

Østersømarkedet ligger i det væsentligste uforandret. Navnlig fra St. Petersborg og Nordbotten har der været betalt ganske gode Rater, medens de sydligere Havne, i Særdeleshed de russiske, ikke rigtig har været til at drive op. Enkelte meget store Dampere sluttedes fra St. Petersborg til London eller Rotterdam til 1/0¹/₄ à 1/0³/₄. Hvedebasis pr. Juli, men »handy« Tonnage kan uden Tvivl betinge 1/1¹/₂. Option Antwerpen, Hamburg eller Weseren 1/3. For D./B. 1/3 Boards kan faas 22/- til London, Frcs. 28/29 til Antwerpen. Fra Narva er sluttet adskillige Dampere til udmærkede Lumpsumfragter til Kontinentet. Riga Fragterne er som noteret i forrige Uge. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten skal vi nævne 21/6 D/B. B. Rålsö/Grimsby (300), 19/- Skutskær/London (700), 21/6 Sundsvall og Hernösand/London (575), Frcs. 31 pr. Favn Kortprops Sydfinland/Ghent, 25/- pr. Favn Uleåborg/Østkyst Kulhav, Frcs. 33 pr. Favn Pulpwood Uleåborg/Rouen.

Kulfragterne ligger gennemgaaende utilfredsstillende, idet Raterne er lave og Ekspeditionerne temmelig lange, særlig i Burntisland og Methil, hvor Dampene i den sidste Tid har maattet vente 4/6 Dage paa Tørn paa Reden. De sidste Befragtninger fra Østkysten til Kron-

stadt har svinget mellem 3/3 og 3/6. Endvidere betales, 3/6 Swinemünde eller Pillau, 4/4 4/3 Stockholm, 4/3 Wismar (1600), 4/- Kiel (1750), 4/1 1/2 Bandholm (1300), 4/6 Halmstad (1200), 3/10 1/2 à 4/- Bordeaux, 6/- Palermo (4200), 5/9 Port Said. Fru Cardiff blev der bl. a. sluttet til 5/- Stockholm, Frcs. 4,75 St. Nazaire, 5/- Lissabon, Frcs. 7,50 Marseille, 6/- à 6/9 Genua eller Savona, 6/9 à 6/10 1/2 Venedig, 6/- Konstantinopel, 6/- à 6/6 Las Palmas eller Madeira, 8/3 Dakar (4500), 11/9 à 12/- River Plate.

Generalforsamlinger.

Nordisk Skibsrederforening

afholdt den 30te Juni sin aarlige Generalforsamling i Stockholm, hvor c. 30 Deltagere havde givet Mode, derimellem Forretningsforen for »The Baltic and White Sea Conference«. Hr. Myhre, Forretningsforen for »Schutzverein Deutscher Rheder«, Hr. Bartelsen, Generaldirektor Lagerheim og som Repræsentanter for den danske Minister for Handel og Søfart, d'Hrr. Kontorchef E. Krogh og Sekretariatschef Busck-Nielsen. Ordstyren, Hr. Grosserer Hedberg, Malmo, bad de til Stede værende velkommen. Blandt de Sager, som forelaa til Behandling, skal anføres Spørgsmaal om Kullosning under Balteon Certepartiet, navnlig i Swinemünde, om hvilket der fandt en livlig Meningsudveksling Sted, især mellem Hr. Myhre og Bestyreren for Nordisk Skibsrederforening, Hr. Jantzen fra Kristiania.

Der afsendtes et Telegram til den fraværende Formand, Hr. Konsul Oppen, der paa Grund af Alder ønskede at trække sig tilbage, hvori Forsamlingen bragte Konsulen en Tak for hans udmærkede Virksomhed i Foreningens Tjeneste. I Stedet for Konsul Oppen valgtes Skibsreder Klaveness enstemmigt. De efter Tur afgaaende Bestyrelsesmedlemmer var for Sverige: John E. Olsen, H. Wicander og N. O. Corfitzon, for Norge: M. Oppen, O. Bergh og Sigval Bergesen og for Danmark: N. J. Ohlsen, L. v. d. Hude og Hans Christensen. Af de svenske Medlemmer genvalgtes d'Hrr. Wicander og Corfitzon og i Hr. Olsens Sted valgtes Hr. Konsul Johnson. Med Undtagelse af Hr. Oppen, der som nys nævnt frabad sig Genvalg, genvalgtes de norske Medlemmer, medens samtlige tre danske Medlemmer genvalgtes. Til Revisor valgtes Kantaju Aago Witlesen. Modet erklæredes derefter for hævet, hvorefter Deltagerne samledes til en Middag paa Hasselbacken.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Maj Maaned d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 6 amerikanske, 7 britiske, 1 chilensk, 1 dansk, 6 franske, 4 italienske, 7 norske, 3 russiske, 1 spansk, 1 svensk, ialt 37; Dampskibe: 2 amerikanske, 1 helgisk, 1 brasiliansk, 13 britiske, 4 chilenske, 2 franske, 3 tyske, 1 italiensk, 4 japanske, 1 norsk, 1 russisk, 1 tyrkisk, ialt 34.

Aarsagerne var for Sejlskibene: Stranding 9, Kollision 4, Ild 1, forsvundet 2, forladt 3, Kondemnation 16, sunket 2; for Dampskibene: Stranding 13, Kollision 1, forsvundet 2, Kondemnation 18.

Chr. Gylstorff, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 6. ds. tøret mod Slusen ved Holtenua og beskadiget denne betydeligt, ligesom Skibet selv fik en betydelig Skade.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fornylig er en »patent cantilever-spantet« Damper med Top-Side-Ballasttanke blevet færdig paa Sir Raylton Dixon and Co.'s Værft i Middlesbro, og afleveret til sit Rederi efter en heldig Provetur med Ladning inde, fortæller »Shipp. Gaz.« Denne Damper, »Paulina«, er særlig bestemt for den spanske Ertstrafik. Den har fri (clear) Lastrum og ekstra store Luger, 30 Fod lange og 16 Fod brede, dækkede med transportable Staalkapper, som kan flyttes ved Hjælp af Derricks, af hvilke der findes 19 udrustet med Sicurin's Patent-Løseapparater, der betjenes af otte Dampspil. Naar der løses, føres særlig indrettede Skovle gennem Lastrummene, hvor de fylder dem selv med Erts eller Kul, hvorefter de ved en særlig Anordning af Derricks bliver løftet op og tomt ud i Jernbanevogne langs

Skibssiden. Ved disse Indretninger kan endogsaa de paa Skibets modsatte Side anbragte Derricks tomme ud i Banevogne, som staar paa et andet Spor i 25 Fods Afstand.

Det maa indrommes, at dette er et bemærkelsesværdigt Arrangement, som sikkert vil blive fulgt med Opmærksomhed af alle Redere, hvis Skibe er beskæftiget med Erts- eller Kultrafik.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

vod 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 Tintolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 6./7. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 3./7. til Tunis. — Algarve, Borries, ank. Abu 30./7. fra Brahestad. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 6./7. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Newcastle 5./7. fra Dunquerque. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 8./7. fra Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. Havre 6./7. til Antwerpen. — Arno, Strubberg, ank. hertil 6./7. fra Middelhavet. — Aurora, Fischer, ank. Aarhus 7./7. fra Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Dunquerque 7./7. fra Riga. — Beira, Lunge, ank. hertil 18./6. fra Hull. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 29./6. fra New York. — Chr Broberg, Mortensen, afg. Husum 6./7. hertil. — Christian IX, Holm, ank. London 4./7. herfra via Malmo. — Dagmar, Bogvad, ank. Alicante 7./7. fra Barcelona. — Douro, Søberg, afg. Lissabon 7./7. hertil. — Esbjerg, Struве, ank. Pernau 7./7. herfra. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 14./6. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 4./7. herfra. — Gronne, Kronmann, ank. Frederikshavn 1./7. fra Petersborg. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 6./7. fra Kristiania. — Hjelm, Sorensen, afg. Danzig 7./7. hertil. — J. C. Jacobsen, Jacobsen, ank. hertil 5./7. fra Middelhavet. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 7./7. fra Newcastle. — Kasan, Hansen, ank. London 5./7. fra Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 26./6. til Beston. — Kiew, Jorgensen, ank. Riga 5./7. herfra. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 25./7. fra Rotterdam. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 3./7. fra Hull. — Loire, ank. Dunquerque 6./7. fra Havre. — Louise, Kruse, ank. hertil 28./6. fra Bernau. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 7./7. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 6./7. til Antwerpen. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. Libau 5./7. herfra. — Moskov, Jon Jonsen, afg. Dunquerque 6./7. hertil. — Nicolai II, Klausen Kaas, afg. Chios 7./7. til Cartagena. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Petersborg 3./7. fra Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 2./7. herfra. — Omsk, Harder, ank. Hull 7./7. fra Libau. — Osear II, Hempel, afg. New York 3./7. til Kristianssand. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 3./7. hertil. — Pern, Christensen, ank. Libau 7./7. fra Hull. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 1./7. fra Riga. — Riberrhuus, Bonnellykke, afg. herfra 6./7. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Riga 3./7. fra Antwerpen. — Saxo, Larsen, ank. Antwerpen 1./7. herfra. — Texas, Muhlendorff, ank. Danzig 5./7. fra Rotterdam. — Tiber, Bech, afg. Genua 6./7. til Livorno. — United States, Wulff, afg. Kristianssand 3./7. til New York. — Viking, Meyer, afg. Stavanger 6./7. hertil.

Dansk-Russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Newcastle 27./6. til Gulfoort. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Camphelton 5./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Preston 24./6. til Miramichi. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 26./6. til Aarhus. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Chatham 3./7. t. Browhead f. O. — Excellence Pleck, Rasmussen, afg. Methil 2./7. til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Tamebek, ank. London 4./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Swansea 24./6. til Halifax. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Methil 29./6. til Kronstadt. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 2./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Burntisland 4./7. — Newa, Dahl, afg. Vejle 6./7. til Petersborg.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Hirtshals 6./7. for Riga. — Bodil, Uldall, pass. Hantsholm 5./7. for Brest. — Gerda, Iversen, ank. Förefors 6./7. — Ellen, Hansen, ank. Uleåborg 5./7. — Fylla, Lauritzen, ank. Reval 6./7. — Napoli, Brinck, ank. Ghent 5./7. — Dagmar, Mathiasen, ank. Råfö 4./7. — Nerma, Schiff, ank. Middlesbro 5./7. — Laura, Petersen, ank. Kronstadt 3./7. — Hebe, Gregersen, ank. Vasa 3./7. — Inger, Larsen,

(Fortsættes Side 407.)

1539. Forestaaende Forandring af Fyr. Tøvenæs. I 1909 forstærkes Tøvenæs Fyr. Lysevnen bliver 12 Sm for det hvide, 5 Sm for det røde Lys. 48° 4' 19" N. Br. 4° 47' 46" V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1540. Fyr forandret. Portaliguen, Baie de Quiberon, Frankrig. Portaliguen Fyr er nu forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 4 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Lysevnen: 12 Sm. I øvrigt er Fyret uforandret. 47° 29' 10" N. Br. 3° 6' 9" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1081. Kjøbenhavn 1909).

1541. Fyr tændt. Pasajes, Spanien N.-Kyst. Omtrent den 1ste Juli 1909 tændes i Indløbet til Pasajes Havn et Fyr med To-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 9 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 51 m. Lys et hvidt over 1/4° paa hver Side af N. 30° V., rødt over 3/4° til venstre for det hvide Lys, og grønt over 2/5° til højre for det hvide Lys, naar man staar ind mod Fyret. Paa begge Sider af den hvide Vinkel er Lys et over en Vinkel af 3/4° ulæstemt, og disse Vinkler formørkes i over 1 1/2 Sm Afstand. Den hvide Vinkel leder i Lobet, indtil de to Ledelyr kommer overet. Hvidt, 7,4 m højt Taarn paa gul Underbygning. 43° 19' 54" N. Br. 2° 5' 35" V. Lgd.

1542. Taagesignal. Etang du Nord, Grindstone Island, Magdalen Islands. Enlf of St. Lawrence, Canada. Ved Etang du Nord Fyr gives Taagesignal med et Haandkrafts Taagehorn, naar Dampere er i Nærheden.

1543. Lys- og Klokketønden ved Prince Shoal, Saguenay River, River St. Lawrence. Lys- og Klokketønden ved Prince Shoal ligger i 11 m Vand, c. 150 m Ø. for Grundens Ø-lige Del. 48° 6' 38" N. Br. 69° 36' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1242. Kjøbenhavn 1909).

1544. Lystønder midlertidig udlagt. St. Thomas de Montagny, River St. Lawrence. To hvide Lystønder, der viser rødt Lys med hyppige Formørkelser, er paa Grund af Uddybning, midlertidig udlagt ved N.-Siden af Hovedløbet ovenfor St. Thomas de Montagny, paa 47° 0' 40" N. Br. 70° 37' 3" V. Lgd., og 47° 0' 16" N. Br. 70° 38' 0" V. Lgd. De er Skibsarten uvedkommende.

1545. Tønde forandret. Maranda Rocks, Orlean Islands S. River St. Lawrence. Den røde Spiritønde Nr. 88 B ud for Maranda Rocks S.-Side er ombyttet med en rød Spiritønde.

1546. Tønde udlagt. Boston Bay, Massachusetts, Forenede Stater i Nord-Amerika. En hvid Spiritønde med sort Bur, Race Buoy, er udlagt i Boston Bay. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1640. Kjøbenhavn 1908).

1547. Rende gravet. Newport Harbor, Narragansett Bay, Rhode Island. En 5,5 m dyb Rende er gravet langs S- og Ø.-Kysten af Goat Island. Den gaar i N. 74° Ø. fra dybt Vand i Eastern Passage til et Punkt i Kbl S. 52 1/2° Ø. fra Goat Island Shoal Fyr, derfra i N. 5° Ø. til dybt Vand ud for Newport Jernbane Værfter.

1548. Klippe borttaget. Brenton Cove, Newport Harbor, Narragansett Bay, Rhode Island. 2,7 m Klippen i Brenton Cove, 3 Kbl N. 89° V. fra Lime Rock Fyr, og afmærket med Brenton Cove Rock røde Spiritønde Nr. 2, er borttaget til 5,5 m.

1549. Vrag borttaget. Great Mill Rock, East River, New York. Kullegterren, der var sunket NV. for Great Mill Rock, er borttaget og Afmærkningen indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1412. Kjøbenhavn 1909).

1550. Tønde udlagt. West Bank, New York Lower Bay. En vandret stribet Spiritønde, Midland Beach Pier Range Tønde, 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. 56 3/4° V.

1551. Rende gravet og afmærket. Sewall Point, Elizabeth River, Virginia. En 9, m dyb, mindst 110 m bred Rende er gravet fra dybt Vand i Government Channel til Virginian Railway Co.'s Kulpier ved Sewall Point. Den gaar fra Kulpieren, som ligger 2 1/2 Sm N. 5 1/4° Ø. fra Crancy Island Fyr, i S. 86 3/4° V. En

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 tilføjes Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1512. Net-Skydeovser. Farvand midlertidig spærret. Karrebæksminde-Bugt, Smaalands-Farvandet og Svane-Grund, Kattegat. Fra den 2den til den 9de Aug. 1909, begge Dage inklusive, afholdes efter Mørkets Frembrud Skydeovser i Karrebæksminde-Bugt. Skydepladsen begrænses mod N. af Sjallands 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.

Fra den 16de til den 21de Aug. 1909, begge Dage inklusive, afholdes fra Mørkets Frembrud Skydeovser i Farvandet omkring Svane-Grund, Kattegat. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie i Ø.—V. gennem Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNV.-Spids, mod Ø. af en Linie i N.—S. gennem Vageren med rød Stage og 1 Kost ved Grundens Ø.-Side, mod S. af en Linie i Ø.—V. gennem Endelave N.-Punt, mod V. af en Linie fra Endelave N.-Punt til Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNV.-Spids.

Naar der skydes, belyses den pangældende Plads med elektrisk Sogelys. Skibe og Fartøjer advares mod paa de anførte Tider at komme ind i de nævnte Farvande, saalænge de elektriske Sogelys er i Virksomhed.

1513. Afmærkning af Somindevejsplads. Kjøbenhavn, Sundet. Fra 26de Aug. til 10de Sept. 1909 udlægges til Øvelsø Sommer i Sundet Ø. for Middelgrunds-Fort.

Øvelsøpladsen, der er spærret for al Sejlads, afmærkes saaledes: Det NV.-lige Hjørne med en grøn Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser, Lys 5 Sek., Mørke 2 1/2 Sek. Den ligger c. 3040 m N. 52° Ø. fra Fyrtaarnet paa Middelgrunds-Fort.

Det V.-lige Hjørne med en grøn Tønde med grøn Ballon. Den ligger c. 2350 m N. 71° Ø. fra Fyrtaarnet paa Middelgrunds-Fort.

Det S.-lige Hjørne med en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink, Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. Den ligger 2790 m S. 76° Ø. fra Fyrtaarnet paa Middelgrunds-Fort.

Det SØ.-lige Hjørne med en grøn Tønde med grøn Ballon. Den ligger c. 3390 m N. 87° Ø. fra Fyrtaarnet paa Middelgrunds-Fort.

*) 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 man Svarporto vedhegges.

sort Spiritoude Nr. 1 er udlagt ved N.-Kanten, og en rød Spiritoude Nr. 2 ved S.-Kanten af Ronden, c. 220 m fra Pierens Yderende.

1552. Dagsmærker anbragt. Bald Head Ledefyr. Cape Fear River. North Carolina. Paa Baakerne til Bald Head Ledefyr er anbragt hvide, firkantede Dagsmærker.

1553. Forandring i Afmærkning. St. Helena Sound. South Carolina. I Main Channel i St. Helena Sound er Anchorage Stumpoude A i inddraget. En lodret stribet Stumpoude, Upper Mid Channel Toude, er i 6, m Vand udlagt fra Edisto Island høje Kaut i S. 60° 0' V., og fra Hunting Island Fyr i N. 24° 50' Ø. En Stumpoude, Pelican Banc Sluo Toude 3 3/4, er i 4, m Vand udlagt, fra Combahce Baake i S. 72° 0' V. og fra Hunting Island Fyr i N. 1° V. En vandret stribet Spidstoude, Combahce and Coosaw Junction Toude, er i 5, m Vand udlagt ved Grunden mellem de to Floder, fra Hutchinson Island høje Kaut i N. 49° 1/2' V., og fra West End Marsh Island i N. 9° Ø.

1554. Fyrskipet »Martins Industry« midlertidig ombyttet. South Carolina. Fyrskipet »Martins Industry« Nr. 29 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 53. Fyr og Taagesignal er uforandret.

1555. Tønde inddraget. Savannah River. Georgia. Stumpouden, Obstruction Toude Nr. 9, der laa paa Bagbords Side af Løbet, ud for Øyster Beds bageste Ledefyr, i Savannah River, er inddraget.

1556. Grund fundet. Southwest Channel. Key West. Florida. En lille 5, m Grund er fundet ved Foreningen af Southwest og West Channel, i Sm N. 10° Ø. fra Middle Ground Baake Nr. 3. 24° 29' 55" N. Br. 81° 52' 45" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaliske-Hav.

1557. Klokketønde udlagt. Southwest Cape Shoals. St. George Sound. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Klokketønde er i 9, m Vand udlagt ved Grunden, som fra Southwest Cape strækker sig ud mod S., og South Shoal Sea Spidstoude Nr. 26 inddraget.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1558. Løb atter frit. Passo di Portovenere. Golfo della Spezia. Italien. Løbet mellem Dæmningen ved Portovenere og Cava Carlo Alberto (Palmaria) er atter frit. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1200. Kjøbenhavn 1909).

1559. Fyr forandret. Giglio Marina. Isola del Giglio. Italien V. Det hvide, faste Fyr paa Molen ved Giglio Marina er ombyttet med et rødt Fyr med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Morke 3 Sek. Flammens Højde: 7,5 m. Synsviddelen: 6 Sm.

1560. Skydenvelser. Golfo di Terranova. Sardinien Ø.-Kyst. I Golfo di Terranova afholdes Skydenvelser ud for Capo Ceraso. Flaader med rødt, fast Fyr er udlagt. Forsigtighed skal anvendes ved Besøgningen.

1561. Fyr i Orden. Messina. Sicilien. Fyret paa Fort S. Salvatore (Cannapana), er atter i Orden og viser rødt Lys med Formorkelser, Lys 5 Sek., Morke 5 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1431. Kjøbenhavn 1909).

1562. Fyr forandret. Marsala. Sicilien V.-Kyst. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Molen til højre for Indløbet til Marsala er ombyttet med et grønt Fyr med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Morke 3 Sek. Flammens Højde 9,5 m. Synsviddelen: 5 Sm. Pæl ved et Fyrhus.

1563. Mole ødelagt. Martinsica. Golf von Finme. Østerrig-Ungarn. I Martinsica Havn er Molen fuldstændig ødelagt.

1564. Fyr forandret. Zintzov. Marjupol. Azovske Hav. Rusland. Fyret paa den N.-lige Ydermole ved Zintzov Havn er forandret og viser nu grønt, fast Lys. Horisonten rundt. 47° 3' 0" N. Br. 37° 31' 31" Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Juli 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	87 1/4	— 1/2	87 1/2
Danmark	—	—	—
Norden	—	—	—
Kjøbenhavn	—	—	—
Carl	—	—	—
Dannebrog	72	— 1/4	71 3/4
Skjold	47 1/2	—	47 1/4
Urania	—	—	—
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	75	—	74 3/4
Hejmdal	89	—	88 1/2
Østasiatiske	132	— 1/2	132 1/4
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	—	—	71 1/2
Torm	—	—	34
Inga	—	—	17
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	4
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	—	36 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.	—	—	102
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	106
5 % Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 1/2 % uops. Stats.	—	—	96
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	—	87 1/4
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.	—	—	89 3/4
4 % — — — 2. Serie.	—	—	95 1/2
4 % — — — 1.	—	—	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.	—	—	89 1/4
4 % — — — 7.	—	—	95 1/2
3 1/2 % Landkreditk.	—	—	92 3/4
4 % Østift. Kreditf.	—	—	96 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	167 1/2	167	169
Privatbank	102 1/4	102 1/4	102 1/2
Landmandsbank	131	131	131 1/2
Handelsbank	136	135	135 1/4
Grundejerbank	45	45	45 1/4
Burm. & Wain	90	90 1/2	90 1/2
Helsingørs Jærnsk.	98	97 1/2	97 1/2
Sukkerfabr.	269	275	274 1/4
Bryggeri Aktier	157	155 1/4	156 1/4

Vækselkurs d. 6. Juli 1909.

	nvista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.90
London	18.19	18.16
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.80	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Juli 1909.

Russiske Noter	215.85
4 % Russiske Consols.	87.40
3 3/4 % — Boden Kredit.	82.70
5 % Mexikanske 1899	102.10
5 % Rumænske Stats	102.10
4 % — — 1890	95.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 42,000, „Hejmdal“ 10,000, „Norden“ 18,000, „København“ 10,000, „Carl“ 26,000, „Dannebrog“ 2,000, „Skjold“ 28,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 42,000, „Østasiatisk“ 160,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

1565. Vragtønde inddraget. Beirut, Syrien. Den røde Spirtønde, som afmærkede et farligt Vrag $\frac{1}{2}$ Sm N. 11° Ø. fra Fyret paa Beirut Ydermole, er borttaget. Vraget er uskadeligt.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1566. Tønde udlagt. Wami, Tysk Øst-Afrika. Uden for Mundingen af Floden Wami, ved Sadani, er som Andrivningsønde udlagt en rød og sort lodret stribet Spidstønde, mærket »Wami«, og med et W som Topbeteegnelse. Den ligger i 3, m Vand. 6° 6' S. Br. 38° 50', Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1567. Tønder udlagt. Banjoewangi Red N. Straat Bali, Java Ø.-Kyst. N. for Banjoewangi Red er udlagt: En hvid Spidstønde med Ballon S. for en 2, m Grund, 1025 m N. 68° Ø. fra Skorstønnen paa Sukkerfabriken Soekawidi, og en hvid Spidstønde paa 6, m i Revet, 640 m S. 67° Ø. fra samme Skorsten, som ligger paa 8° 11' S. Br. 114° 23', Ø. Lgd.

1568. Fyrs Lysvinkel. Bansening, Straat Bali, Java Ø.-Kyst. Bansening røde Blinkfyrløysen nu fra N. 34° Ø. gennem Ø. og S. til S. 33° V. 8° 4' S. Br. 114° 25', Ø. Lgd.

1569. Dybde paa Rev. S. Oeloe, Groot Matoen Ø.-Kyst. Paa Revet uden for Mundingen af S. Oeloe er den mindste Dybde 2, m. 3° 54' 0" N. Br. 108° 26' 36" Ø. Lgd.

1570. Vrag. Wada Misaki, Izumi Nada, Nairai, Japan. Et Sejskib ligger sunket i e. 15 m Vand. V. for Wada Misaki. To Topper er over Vandet. 34° 38' N. Br. 135° 8' Ø. Lgd.

1571. Fyr forandret. Nojima Zaki, Honsu S.-Kyst. Det hvide, faste Fyr ved Nojima Zaki er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hvor 20 Sek., Lys 15 Sek., Mørke 5 Sek. I øvrigt uforandret. 34° 54' N. Br. 139° 53' Ø. Lgd.

1572. Bølgebryder fuldført. Otaru Harbour, Hokusju V.-Kyst. I Otaru Harbour er den N.-lige Bølgebryder fuldført. Den udgaar fra Pondomari og er 7 Kbl lang. 43° 12' 36" N. Br. 141° 0' 38" Ø. Lgd.

1573. Vrag afmærket. Kushiro Red, Hokusju S.-Kyst. Vraget af »Takemoura Maru«, der ligger sunket paa Kushiro Red, er nu afmærket med en rød, 6 m høj Støtte med Trekant. 42° 58' 14" N. Br. 144° 21' 7" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1574. Karantænebestemmelser. Belgien. — Yokohama, Japan, er erklæret suiftet af Pest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: reitet, ny Udgave; † anouleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr. Holland:

N 52 Straat Banka; 1:300,000, met plans: Westkust Banka, Reede Mautok, I: 25,000; Westkust Banka, Nangka-eilanden, I: 50,000; NO.-kust

Banka, Reede Koba, I: 50,000; NO.-kust Banka, Reede Soengei Liut, I: 50,000. Pris fl. 1.50.

Japan:

N 94 Yokkatehi Road, 35 sen.
N 294 Plans on the West Coast of Karafuto. (Sakhalin I). 35 sen.
N 295 Plans on the West Coast of Karafuto. (Sakhalin I). 35 sen.
N 296 Moeka Ko and Porelomar Road, 35 sen.
+ 70 Yokkatehi Road, plan on chart Nr. 70.

ank. Rotterdam 5./7. — Johanne, Mikkelsen, ank. Methil 3./7. — Alfa, Sørensen, afg. Ipswich 6./7. til Pernau.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Burntisland 2./7. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Riga 1./7. — Hamlet, Jørgensen, ank. Archangel 21./6. — Helge, Olsen, ank. Petersborg 3./7. — Rolf, Reese, ank. Dunkerque 3./7. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Kronstadt 1./7.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Aarhus 7./7. til Kristinestad. — Alexy, Lorentzen, ank. Preston 3./7. — Dagny, Sørensen, ank. Savona 6./7. — Mary, Clausen, ank. St. Brieux 6./7.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, afg. Libau 2./7. — Russia, Poulsen, afg. Kronstadt 3./7. — Carl Hecksher, Starck, ank. Newcastle 3./7. — Dania, Petersen, afg. Kristiania 22./6. — Normannia, Eriksen, ank. Koivusaari 1./7. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 23./6. — Canadia, Jespersen, ank. Rio Janeiro 30./6. — Livonia, Skov, afg. Blyth 4./7.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Galveston 11./6. — Putria, Dam Larsen, afg. Methil 7./7. — Gratia, Sørensen, ank. Hull 3./7. — Astoria, Neergaard, ank. Santiago 29./6.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Windau 3./7. — Gallia, Nielsen, afg. West Hartlepool 3./7. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Narva 3./7. — Sarmatia, Pedersen, ank. Grimsby 3./7. — Kotonia, Rasmussen, afg. Mobile 15./6.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Petersborg 30./6. — Granaria, Nielsen, ank. Filadelfia 6./7. — Carbonia, Mathiasen, afg. Archangel 30./6. — Estonia, Winckler, ank. Kronstadt 5./7.

Dan. Fionia, Hanson, ank. South Shields 28./6. — Selandia, Troensegaard, ank. Kjøbenhavn 6./7. — Secalia, Jensen, afg. Newport N. 30./6. — Frumentia, Andersen, afg. Petersborg 4./7. — Boscia, Skovgaard, ank. Methil 3./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 3./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Ripola 3./7. til West Hartlepool. — Brattingsborg, Sørensen, ank. Stettin 6./7. — Flynderborg, Andersen, afg. Petersborg 4./7. til Rotterdam. — Fredensborg, Fischer, ank. Calais 4./7. — Frederiksberg, Albertsen, ank. Tyne 8./7. — Jømsborg, Mathiasen, afg. Hull 3./7. til Kronstadt. — Kronborg, Jensen, ank. Rouen 4./7. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 7./7. — Skanderborg, Jensen, afg. Swansea 30./6. for Genua. — Stjerneborg, Lund, ank. Koivusaari 3./7. — Stegelborg, Lund, ank. Barry 3./7. — Soborg, Hansen, afg. Pass Dungeness 6./7. for Stettin. — Uranienborg, Schmidt, afg. Genua 6./7. til Bougie.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Antwerpen 5./7. til Stettin. — Klampenborg, Winther, ank. Kjøbenhavn 4./7. — Marselisborg, Larsen, afg. Huelva 6./7. til Aalborg og Aarhus. — Silkeborg, Pedersen, ank. Grimsby 4./7. — Skodsborg, Agerlin, afg. Newport 2./7. til Sfax. — Tøborg, Schmidt, ank. Tyne 4./7. — Ulfsborg, Jørgensen, afg. Petersborg 7./7. til Terneuzen. — Vordingborg, Palsho, afg. Libau 3./7. til Emden.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 4./7. — Dansborg, Kühl, ank. Petersborg 21./6. — Jørgersborg, Larsen, ank. Petersborg 29./6. — Kallundborg, Nielsen, ank. Sunderland 2./7. — Taarnborg, Matzen, afg. Ghent 4./7. til Wu-dau.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Libau 3./7. til Tyne.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Nizza 5./7. til Pomarou.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Windau 3./7. til Ghent.

Sveaborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Odense 5./7. til Petersborg. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Burntisland 5./7.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Aarhus 8./7.

Rossia. Generalkonsul Elissejef, Koføed, ank. Kronstadt 8./7.

Det Østasiatiske Kompagni. Cathay, Kruse, afg. Antwerpen 6./7. til Port Said. — Indien, Berg, afg. Port Said 5./7. til Hongkong. — Siam, Cortsen, afg. Chimonoski 5./7. til Hankow. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 3./7. — Bandon, Thomsen, afg. Port Said 5./7. til Colombo. — Pangan, Knudsen, afg. Singapore 28./6. til Bangkok. — Bintang, Gabe, afg. Bangkok 14./6. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Genua 28./6. til London. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Cambodia, Christensen, afg. Norre Sundby 3./7.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 3./7. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 18./6. — St. Croix, Jensen, ank. London 4./7.

Æra. Emanuel, Hansen, ank. Nantes 4./7.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Cardiff 6./7. — E. M. Dalgas, Møller, ank. West Hartlepool 7./7.

— St. St. Blicher, Christensen, ank. Riga 4./7. — G. Koch, Jørgensen, ank. Swinemünde 6./7. — Hans Tavsén, Klahborg, pass. Kjøbenhavn 8./7. nordg. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Frederikshavn 7./7. — N. F. Hoffding, van Deurs, pass. Kjøbenhavn 6./7. nordg. — Ajax, Brøsen, ank. Grangemouth 4./7. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Ghent 3./7.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Petersborg 6./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. West Hartlepool 4./7. — Urania, Clausen, ank. Methil 6./7. — Svend, Schmidt, ank. Hernösand 1./7. — Nordland, Møller, ank. Grimsby 2./7. — England, Andersen, afg. Petersborg 7./7. — Hol-land, Poulsen, afg. Petersborg 3./7. — Rusland, Madsen, ank. Esbjerg 3./7. — Annetet Furness, Larson, ank. Uleåborg 5./7. — Europa, Hansen, afg. Petersborg 7./7. — Frankrig, Friis, ank. Burntisland 4./7. — Belgien, Nielsen, ank. Burntisland 4./7. — Dronning Olga, Petersen, ank. Liverpool 4./7.

Skandia. Gulfaxe, Andersen, afg. Helsingors Red 3./6. til Ghent. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Wyborg (Finland) 5./7. — Rimfaxe, Faber, afg. Råfsø 1./7. til Antwerpen. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Hamburg 4./7.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Hamburg 8./7. — Fulton, Jørgensen, afg. Havre 4./7. til Genua. — Newton, Andersen, ank. Porto Vecchio 7./7. — Newingston, Svendsen, afg. Grangemouth 5./7. til Kjøbenhavn. — Washington, Nielsen, ank. Leer 27./6.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Rotterdam 5./7. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Stettin 7./7. til Kuusilu-uvti (Finland). — Ove Gjedde, Jans, ank. Stettin 3./7.

Frøen. Austa, Bagger, ank. Riga 28./6. — Freja, Nielsen, ank. Petersborg 4./7. — Vera, Thing, afg. Petersborg 6./7. til Svendborg.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Ghent 7./7. til Grimsby. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 3./7.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, afg. Hurborg 1./7. til Skive. — Ætna, Pedersen, ank. Esbjerg 3./7.

Ranne. Clara Marie, ank. Kjøbenhavn 27./6. — Sigurd, ank. Kalmar 28./6. — Freja, ank. Kjøbenhavn 1./7. — Laurentine Emilie, ank. Karrebæksminde 2./7. — Herman Olsen, ank. Stolpemünde 2./7.

Svendborg. Jens Nielsen, Nielsen, ank. Newhaven 30./6. — Urania, Nielsen, ank. Pappenburg 30./6. — Zampa, Petersen, ank. Kjøbenhavn 30./6. — Psyche, Nielsen, ank. London 30./6. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Dunkerque 30./6. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Newhaven 30./6. — Valdemar, Andreasen, ank. Rochester 1./7. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Aalborg 1./7. — Agnes, Christensen, ank. Ipswich 1./7. — Lindhardt, Madsen, ank. Sundsvall 30./6. — Rota, Rasmussen, ank. Holtenau 30./6. — Althoa, Skovgaard, ank. London 1./7. — Guldborg, Jørgensen, ank. Drobak 30./6. — Emanuel, Bentzen, ank. London 30./6. — Sophie, Mikkelsen, ank. Great Yarmouth 30./6. — Helga, Carlsen, ank. Leith 30./6. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Oldenburg 1./7. — Kamma, Fisker, ank. St. Valery 3./7. — Asta, Bom, ank. Kjøbenhavn 3./7. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Vegesack 3./7. — Pampa, Jeusen, ank. Neufahrwasser 5./7. — Ragnhild, Andersen, ank. Drobak 5./7. — Severine, Hansen, ank. Aalborg 6./7. — Marie, Skov, ank. Burghend 6./7. — Gefion, Rasmussen, ank. Concarneau 6./7. — Freier, Brandt, ank. Lorient 6./7. — Niels, Larsen, ank. Bogense 5./7. — Libra, (for Karantene) ank. Havre Red 1./7. — Erik, Hansen, ank. Jacobstad 5./7. — Brodrene, Jørgensen, ank. Limeå 5./7. — Loudou, Anderskov, ank. Dublin 4./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 5./7. — Fylla, Rasmussen, ank. Sundsvall 7./7. — Concordia, Henriksen, ank. Dejerhani 7./7.

Æra. Karoline Kock, Rasmussen, ank. Maracaibo 4./7. — Hebe, Clausen, ank. Eckornforde 4./7. — Castor, Albertsen, ank. Nyborg 4./7. — Fred, Jørgensen, ank. St. Louis 3./7. — Hydra, Christensen, ank. Gand 4./7. — Hosanna, Raahauge, ank. Stran-ær 5./7. — Emanuel, Bager, ank. Invergordon 5./7. — Eden, Wober, ank. Pallheli 5./7. — Hamlet, Rasmussen, ank. Cadiz 5./7. — Claudia, Aaberg, pass. Montevideo 5./7. for Colon. — Expres, Rasmussen, ank. Hasle 5./7. — Christiane, Bager, ank. Lysekil 5./7. — Peder, Ohlsen, ank. Esbjerg 5./7. — Thea, Friis, ank. Vasa 6./7. — Marie, Boye, ank. Libau 6./7. — Harris, Thorsteinson, ank. Geestemünde 5./7. — Juliane, Christensen, ank. Twillingate 5./7.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 9. Juli 1909. — Vore Skibsforerforeninger. — Fragtmærkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Koh og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Cognac og Vin Frihavnen, Kjøbenhavn.

Til Proviantering leveres: Fin Champagne Cognac 63 Øre, Scotch Whisky 71 Øre, St. Croix Rom 68 Øre pr. Liter. Alt i Anker paa 40 Liter. — Anker gratis. — Anker paa 20 Liter betales med 2 Kr. og paa 10 Liter med 150 Øre.
Portvin, Sherry, Rødvin 75 Øre pr. Fl. inkl. Fl.
CHR. FUNDERS EKSPORTFORRETNING
Kontor: Baggasensgade 20, Kjøbenhavn.

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.

Den Kjøbenhavnske Søs-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

teget Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Premier. Agentorer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Holmens Kanal 22.** Telegram-Adresse: **COPENHAGEN** Telefon-Nr. **42**

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Oey, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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 **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 6 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 13. Juli 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvvm. Løsehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrands og
 Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min Illustrerede Prisliste.

 **Julius F. Schierbeck**
 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
 Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbecke

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Remington er Verdens
 mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.
 Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
 udfører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedle.
 Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.

 med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjobmagergade 13.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777
Skibshypothekbanken
 Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
 Telef. 9052
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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.

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.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsnet 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.

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.

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 **Øksler** og **Økreditiver** paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — **Telegrafiske Ud- betalinger** besørges.

Skibsfører.

Plads som saadan søges af en Mand med Fiskeskipperbevis, godt kendt med Smaaskibsfart. Billet, mrk.: „Skibsfører 318“, modt. „Dansk Søfartstidende“s Kontor.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviandtering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — **Billige Priser.**
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensens.“
Telefon 7262.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandlæt 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.


De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 33
— 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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

V. Larsen. Fedevarerforretning. Griffenfeldtsgade 45. Telf. H 1834.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Man gik derefter til:

Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende. Valg af 1 Medlem i Stedet for Formanden samt yderligere Valg af 1 Medlem.

Formanden: Af de fratrædende Medlemmer vil de Herrer Skibsreder Carlsen og Translater Rasmussen, henholdsvis fra Marstal og Svendborg, være villige til at modtage Genvalg. Det tredje Medlem, Assurancebestyrer Hansen, Svendborg, ønsker derimod ikke Genvalg. Derfor har vi ganske naturlig paa Bestyrelsesmødet i Gaar forhandlet om, hvem der skulde remplacere ham. I Henhold dertil indstilles fra Fyns Kreds, at man vælger Hr. C. V. Petersen, Hoje Bøge, Svendborg, til at indtræde i Assurancebestyrer Hansens Sted. I Henhold til den nys vedtagne Lovændring skal der vælges en Repræsentant for Afdelingen for mindre Skibe. Skibsreder N. E. Schmidt af Marstal indstilles til Valg.

Saa skal der endvidere foretages Valg af et Medlem i Stedet for mig. Man er enig om at anbefale til Valg ved skriftlig Afstemning Hr. Navigationslærer H. J. Christensen, Marstal, og Hr. Kanalfoged Hansen, Odense. For mit Vedkommende ønsker jeg at sige, at jeg har i Gaar overfor mine Kolleger i Bestyrelsen gjort Rede for de Grunde, som bevirker min Fratreden. Man har godkendt mine Betragtninger og Grunde, som jeg beder mig fritaget for at maatte gentage her. Nu har jeg haft den Ære at være Formand i 11 Aar og ønsker nu at overgive denne Plads til en anden.

Kanalfoged Hansen, Odense: Formanden har bragt mig i Forslag som Bestyrelsesmedlem. Maa jeg bede indstændigt om at blive fritaget.

Formanden: Vil De Herrer fra Fyns Kreds saa ikke udpege en anden, saa at der ved Afstemningen kan vælges mellem denne anden og Hr. Christensen, Marstal.

Navigationslærer Christensen, Marstal: Naar jeg er foreslaaet til Bestyrelsesmedlem, er det ikke fordi, jeg særlig ønsker det, men da jeg er bleven opfordret fra flere Sider til at modtage Valg vil jeg ikke just modsætte mig det.

Skibsreder I. C. Carlsen, Marstal, og Translater L. Rasmussen, Svendborg, genvalgtes enstemmig.

Havnefoged Møller: Maa jeg gøre opmærksom paa, at der i Aarsberetningen staar: »Af Foreningens Bestyrelse udtraadte paa sidste ordinære Generalforsamling d. 11. Juli f. A. Havnefoged A. P. Rasmussen, Skibsreder P. N. Winther og Mægler A. Hansen, der alle genvalgtes.« Dette er ikke rigtigt.

Dirigenten: Der er muligvis en Fejl i Beretningen, vi maa holde os til det, der her ligger for. Det er ikke værd at komme tilbage til de gamle Skader.

Skibsreder C. V. Petersen, Hoje Bøge, Svendborg, valgtes enstemmig. Til Repræsentant for Afdelingen for mindre Skibe valgtes i Henhold til den nys vedtagne Ændring Skibsreder N. E. Schmidt, Marstal.

Dirigenten: Tilbage staar altsaa at vælge et Medlem i Stedet for Konsul Rechnitzer, som fratræder. Jeg skal gøre opmærksom paa, at det jo ikke er Generalforsamlingen, som vælger Formanden. Generalforsamlingen vælger Bestyrelsen, og denne konstituerer sig og

vælger selv sin Formand. Der er altsaa foreslaaet Navigationslærer Christensen og Kanalfoged Hansen.

Kanalfoged Hansen: Paa Grund af min Alder vil jeg bede mig fritaget. Jeg er gammel og svagelig.

Havnefoged Møller: I sidste Øjeblik vil jeg paa Fyns Kredsaafdelings Vegne opfordre Hr. Konsul Rechnitzer til at tage sin Anmodning om at fratæde tilbage. Jeg vil lægge Hr. Konsulen det inderligt paa Hjerte, fordi vi har den Opfattelse, at ved Konsul Rechnitzers Tilbage-træden vil Dansk Sejlskibsrederi-Forening vistnok komme til at gaa mindre behagelige Tider i Møde.

Formanden: Jeg takker for den anerkendende Opfordring, Havnefoged Møller har henvendt til mig. Jeg maa fastholde, at jeg træder tilbage. Det vil imidlertid nu blive nødvendigt for mig at meddele Forsamlingen mine Grunde dertil. Jeg troede, at det var tilstrækkeligt, hvad jeg sagde for, at mine Kolleger har godkendt mine Betragtninger.

Navigationslærer Christensen: Maa jeg meddele, at jeg trækker mig tilbage, jeg vil ikke modtage Valg.

Formanden: For det første vil det være de Herrer bekendt, at vi skal skifte Sekretar, og jeg kan paa Forhaand se, at der i Fremtiden kommer til at hvile et betydeligt større Arbejde paa Formanden, efter at vi nu har haft to meget dygtige Sekretærer, først Hr. Drechsel og senere Hr. Krogh, som har kendt Forholdene ud og ind og har været baade mig og den øvrige Bestyrelse til overordentlig Støtte. Arbejdets Omfang er virkelig nu saaledes forøget, at naar man har en saa vidt forgrenet Forretning som jeg og har saa mange offentlige Hverv, som jeg har i Aalborg By og dens Omegn, er det ikke muligt at vedblive at have dette Formandskab. Herfor kommer, at det vil blive nødvendigt, at Formanden foretager en betydelig Del Rejser i Aarets Løb, naar dette Forslag til Ændring af Fællesrepræsentationens Vedtægter gaar igennem. Der vil i det mindste kræves 12 Rejser aarlig til Kjøbenhavn, og endvidere vil der kræves flere Rejser af den Mand, der skal være Medlem af Forretningsudvalget, og da det nu er ret naturligt, at Formanden for denne Forening er Medlem af Forretningsudvalget, kan jeg paa Forhaand beregne, at det for mig vilde komme til at dreje sig om en 15—16 Rejser om Aaret fra mit Hjem til Kjøbenhavn. Allerede dette kan jeg ikke indlade mig paa af Hensyn til Forhold i min Familie, hvad jeg ikke nærmere vil komme ind paa her, men har sagt mine ærede Venner i Bestyrelsen. Endvidere skal jeg bemærke, at alle de store Forslag om Reformen, som ligger paa vort Bord og vil komme til at ligge for i den nærmeste Tid — jeg nævner Lastelinie-spørgsmaalet, Navigationsspørgsmaalet, Ændringer i Søneringsloven, Lodsvæsnets, Konsulatvæsnets og mange andre Ting — vil kræve et saa betydeligt Arbejde, at jeg af de nævnte Grunde ikke ser mig i Stand til at overkomme det. Naar jeg allerede i Bekendtgørelsen om Mødet har ladet meddele, at jeg ønsker at fratæde, er det ikke sket paa Skromt men i fuldt Alvor og efter moden Overvejelse. Efter at jeg har betænkt mig frem og tilbage, er jeg kommen til det Resultat, at jeg kan ikke længere have den Ære at repræsentere Foreningen som Formand. Jeg beder Dem være saa elskværdige at godkende mine Grunde og ikke opfordre mig yderligere. Som de Herrer ved, har jeg beklædt Formandspladsen i 11 Aar, og jeg tror at

kunne sige uden Selvros, at det er lykkedes mig i Forening med mine Kolleger og de to dygtige Sekretærer at fore mangt og meget igennem. Jeg er glad ved, at der foreligger et Resultat. Jeg beder Forsamlingen fritage mig for Hvervet, og inden vi skilles, ved jeg, at jeg faar Lejlighed til at takke for al den Venlighed og Overbærenhed, som er vist mig i min Virksomhed og for det gode Forhold, som i det store hele har været blandt os.

Dirigenten: Uagtet jeg efter det Kendskab, jeg har til Foreningens Virksomhed og Historie og Formandens Betydning for Foreningen, vilde anse det for heldigst, om Hr. Konsul Rechnitzer vilde vedblive at være Formand, maa jeg erkende, at hans Grunde til at ønske at fratræde er af en saadan Vægt, at man maa anerkende dem. Naar en Mand i lang Tid har gjort et værdifuldt Arbejde, og saa for Alvor ønsker at trække sig tilbage, maa man bøje sig for hans Ønsker og kun beklage, at han har taget den Beslutning. Jeg føler mig overbevist om, at det er Hr. Konsulens Alvor. (**F o r m a n d e n:** Ja, det er mit Alvor). Naar Hr. Navigationslærer Christensen ønskede at trække sig tilbage, var det vel under Forudsætning af, at Hr. Konsul Rechnitzer vilde vedblive at være Formand. (**Navigationlærer Christensen:** Ja). Hvis de Herrer fra Fyns Kreds ønsker at imødekomme Kanalfoged Hansens Begæring om Fritagelse for Valg, vil jeg mene, at vi kan nøjes med at stemme om Navigationslærer Christensens Valg.

Havnefoged Møller: Naar Konsul Rechnitzer fratræder, fratræder han som Bestyrelsesmedlem for Jylland. Det er derfor rigtigst, at der vælges et andet Medlem fra Jylland i Stedet for ham. Saaledes har vor Praksis hittil været. Hvorfor gaa udenom den Praksis.

Skibsreder Carlsen, Marstal: Jeg vil gøre opmærksom paa, at der er et Bestyrelsesmedlem for Jylland.

F o r m a n d e n: Maa jeg tillade mig at bemærke, at det ikke er min Mening ganske at forlade Foreningen. Jeg vil gerne vedblive at være Formand for Nordjyllands Kredsstyrelse. Det er en ret stor Kreds, som omfatter baade Randers Amt, Aalborg Amt og en Del af Hjørring Amt. Jeg vil med den aller største Fornøjelse vedblive at være Formand for denne Kredsstyrelse og betjene Foreningen saa godt, jeg kan, ogsaa ved alle de Henvendelser, som hyppigt sker til mig, navnlig fra Medlemmer af Afdelingen for mindre Skibe, om mangt og meget, som passerer under deres Fart gennem Limfjorden.

Mægler Sophus Hansen, Thurø: Jeg synes ikke, man kan tage Kanalfoged Hansens Grunde til ikke at ønske Valg for gode. Han er spillevende. Jeg finder det naturligt, at han bliver indvalgt i Bestyrelsen. Fyns og Æro Kredse er ligeligt repræsenteret i Øjeblikket, og det vil være naturligt at vælge Kanalfoged Hansen, som har et Øje over til Sjælland, som for Tiden ikke er repræsenteret. Jeg vil anbefale Kanalfoged Hansens Valg.

Med Hensyn til Afstemningen ønsker jeg at bemærke, at her kommer § 9 til Anvendelse, hvori der staar: »Paa Foreningens Generalforsamlinger udover Kredsafdelingerne deres Stemmeret gennem dertil valgte Delegerede«. Og der staar videre: »Kun de Delegerede og Bestyrelsens Medlemmer har Stemmeret paa Foreningens Generalforsamlinger«. Det er altsaa de Delegerede, som har Stemmeret, ikke hele Forsamlingen.

Kanalfoged Hansen: Det er et svært Apparat at benytte. Kan ikke Forsamlingen ved simpel Stemmeffektivitet vælge det Medlem, vi skal have, saa at vi ikke skal spille den kostbare Tid med det Valg?

Dirigenten: Maa jeg ikke bede d'Hrr. fra Fyn konferere indbyrdes om, hvem de vil have opstillet. Saa kan den øvrige Forsamling vel rette sig efter det?

Mægler Grube, Marstal: Jeg henstiller til Generalforsamlingen eller de Mænd, som skal vælge Bestyrelsesmedlemmerne, at tage Hensyn til Kanalfoged Hansens Anmodning om Fritagelse for Valg. Det forekommer mig, at man ikke skal presse en Mand, naar han gentagne Gange har anmodet om at blive fri.

Dirigenten: Jeg har ogsaa været af den Opfattelse og har derfor strøget Hr. Hansens Navn.

Navigationlærer Christensen: I Overensstemmelse med de Udtalelser vil Generalforsamlingen ogsaa være saa hensynsfuld at fritage mig for Valg, da jeg ikke ønsker det.

Efter at Mødet havde været suspenderet i fem Minuter, for at man skulde søge at komme til Enighed om, hvem der ønskedes valgt, meddeltes det fra Fyns Kreds, at den ønskede at opstille Skibsbygmester **Anders Jensen, Svendborg**, til Valg.

Dirigenten: Jeg vil henstille til d'Hrr. at se at blive enige om at opstille en enkelt til Valg. Vi er begyndt paa at foretage disse Valg ved almindelig Afstemning, vi maa derfor fortsætte paa den Maade. Det vilde være inkonsekvent nu at gaa over til at foretage det sidste Valg ved Delegerede, og det vil desuden have flere Ulemper at foretage Valget paa den Maade.

Mægler Sophus Hansen: Jeg maa tillade mig at bemærke, at Lovene maa efterfølges. Hvis der skulde stemmes efter Antallet af de Modte, kunde en ganske lille Kreds være saa stærkt repræsenteret her, at den vilde faa Overtal. Jeg maa holde paa, at Lovene bør respekteres i dette Tilfælde.

Mægler Grube: Maa jeg spørge Hr. Mægler Hansen, hvorfor han ikke kom med den samme Bemærkning ved de andre Valg for lidt siden?

Mægler Sophus Hansen: Lovene kræver det ikke.

Mægler Grube: Skal Bestyrelsen ikke vælges af de Delegerede?

Mægler Sophus Hansen: Det er muligt, men jeg fastholder mit Ønske.

Mægler Grube: Det er ikke muligt, det er sikkert.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen: Selvfølgelig er det, som er sket, ikke i Overensstemmelse med Lovene, men det har vundet Bifald hos alle, saa vi kan rolig lade det, som er sket, være sket. Men naar der nu fremsættes Ønske om, at dette Valg foretages efter Lovene, ser jeg ikke rettere, end at vi maa se bort fra Inkonsekvensen. Det kunde tænkes, at f. Eks. Afdelingen for mindre Skibe kun var repræsenteret ved en eller to Mand her, men den repræsenterer et stort Antal Stemmer. Selvfølgelig maa den have Lov til at lægge sine Stemmer, som den vil, naar den føler sig brøstholden ved, at Valget foregaar paa almindelig Maade.

Dirigenten: Jeg skal selvfølgelig som Dirigent ikke følge nogen Fremgangsmaade, som strider mod Lovene, naar det ønskes saa stærkt, at disse følges. Vi henholder os altsaa til Lovens § 9, hvor der staar: »Kun de Delegerede og Bestyrelsens Medlemmer har Stemmeret paa Foreningens Generalforsamlinger.« Jeg vil derfor bede d'Hrr. Delegerede aflevere deres Delegeretbreve til Sekretæren, som derefter vil tilføre dem til Protokollen.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen: Jeg vil bede Dirigenten oplyse, i Henhold til hvilken Paragraf den

Fordring stilles. Der staar, at Kredsstyrelserne frembærer deres Afstemning paa Generalforsamlingen ved Delegerede. Der staar ikke noget om Valgbreve. Vi skulde gerne komme saa langt, at det endte med at være en alvorlig Forhandling. Vi i Forsamlingen kender hverandre — ja, undskyld at jeg tilføjer: med Undtagelse af Dirigenten. Vi andre har haft Lejlighed til at være til Stede ved saa mange af disse Generalforsamlinger, at der ikke er en, som ikke i det Øjeblik, jeg f. Eks. rejser mig, ved, hvem jeg er. Naar jeg ser ud over Forsamlingen, kender jeg saa godt som alle. Skulde vi ikke kunne betragte de respektive Delegerede som berettigede til at afgive deres Kredses Stemmer? Skulde f. Eks. ikke C. W. Clausen kunne afgive alle Stemmer for Marstal — jeg tror, det er 28? Jeg antager ikke, at nogen vilde finde, det var uberettiget af ham?

Dirigenten: Jeg skal bemærke, at naar det fra Forsamlingens Side er blevet paalagt mig som Dirigent nøje at vaage over, at Lovenes § 9, som jeg først i Dag har lært at kende, overholdes, maa det ogsaa være min Pligt at overholde den, som den lyder. Den lyder bl. a. paa, at hver Kreds' Delegeredes Stemmetal retter sig efter det Antal Tons, som Kredsen repræsenterer. Selv om man allsaa ikke nærer Tvivl om de Delegeredes Personlighed, saa skal der tillige Legitimation for, hvor mange Tons de repræsenterer. Jeg mener derfor, det er nødvendigt, at det tilføres Protokollen, hvor mange Stemmer og Tons de respektive Delegerede repræsenterer. men jeg stiller ikke større Krav, det er mig tilstrækkeligt.

Havnefoged Møller: Lovene siger ogsaa, at en Kreds kan overlade til flere eller en enkelt Delegeret at afgive alle Kredses Stemmer. Altsaa naar en Kredsstyrelse har bemyndiget en enkelt Mand til at afgive dens Kreds' Stemmer, har han Ret dertil.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen: Vi behøver ikke at have nogen Vanskelighed med at regne ud, hvor mange Stemmer der skal afgives i hver Kreds. Det vil Sekretæren sikkert med største Lethed kunne oplyse. Naar jeg nævnte 28 Stemmer for Ærø Kreds' Vedkommende, vil alle Dokumenter være til Stede til at godtgøre, hvorvidt det er rigtigt. Naar der møder en Mand, har man kun at konstatere, om han har Ret til at afgive de paagældende Stemmer. Har han det, saa er der ikke sket andet end, hvad lovligt er.

Forhandlingerne afbrødes Kl. 11.35.

Model genoptoges Kl. 12.35.

Dirigenten: Jeg tillader mig at spørge, om der under Frokostpaven er fremkommet Grundlag for et Kompromis?

Translator Rasmussen: Jeg har i Paven talt med forskellige Medlemmer om Spørgsmaalet og vil gerne foreslaa et Kompromis, gaaende ud paa, at der vælges en Mand, som bor nær ved begge de to Kredse, nemlig Hr. Købmand Alfr. Nielsen, Rudkjøbing. Hvis det dog ikke lykkes at opnaa et Kompromis, men der derimod opstilles to Kandidater, en fra Marstal og en fra Svendborg, vil Afdelingen for mindre Skibe afholde sig fra at stemme, fordi dens Stemmer ellers vilde gøre Udslaget. Da Afdelingen for mindre Skibe er en Landsafdeling, er vi Delegerede for den blevet enige om at holde os neutrale, ogsaa under Hensyn til, at vi nu har faaet et stort Ønske opfyldt ved at faa et Medlem til ind i Bestyrelsen.

C. W. Clausen, Marstal: Som Delegeret for Ærø Kreds vil jeg meddele, at jeg ønsker skriftlig Afstemning.

Dirigenten: Hr. Clausen har Ret til at begære skriftlig Afstemning.

Magler H. A. Hansen, Thuro: Som Delegeret for Fyns Kreds skal jeg erklære, at Fyns Kreds er villig til at slutte sig til det Forslag, som fremkom fra Hr. Translator Rasmussen.

Skibsreder Carlsen, Marstal: Det er fra Fyns Kreds, der forlanges opstillet en Kandidat. Jeg synes ikke, der er Grund for os til at gaa ind paa dette.

Translator Rasmussen: Jeg havde tænkt mig, da den foreslaaede Mand bor mellem de to Hovedkredse, kunde det vel tænkes, at han i lige høj Grad kunde varetage begge Kredses Interesser, fordi han saa at sige tilhører en neutral Kreds. Hvis man ikke kan samles om en Kandidat, agter Afdelingen for mindre Skibe ikke at afgive Stemme.

Havnefoged Møller: Det forekommer mig mærkeligt, at Afdelingen for mindre Skibe erklærer ikke at ville stemme, hvis der er to Kandidater.

Translator Rasmussen: Hvis der ikke kan opnaas Kompromis om den neutrale Mand, vil der blive et Kampspørgsmaal mellem Svendborg og Marstal, hvorved den mindre Afdelings Stemmer vilde gøre Udslaget. Jeg mener, at det vilde være meget vanskeligt for os, der ikke repræsenterer nogen enkelt Kreds, at træffe Valget. Vi har f. Eks. meget store Kredsafdelinger i Kolding og paa Bornholm. Hvis vi skulde lægge det afgørende Lod i Vægtskaalen for den ene eller den anden af de to Kredse, Svendborg og Marstal, vilde vi komme til at staa partisk.

Dirigenten: Jeg finder, at Hr. Rasmussen som Repræsentant for Afdelingen for mindre Skibe optræder overordentlig korrekt. Denne Afdeling omfatter Skibe af mindre Art uden Hensyn til Hjemstavn. Han vil derfor ikke lægge noget Lod i Vægtskaalen, men henstiller til de øvrige Afdelinger at blive enige. Jeg skal videre bemærke, at Marstal har jo faaet en ny Repræsentant i Hr. Schmidt. Jeg synes, der er taget rimeligt Hensyn til d'Hrr. Endelig skal jeg gøre opmærksom paa, at det Medlem, der skal remplaceres, er fra Aalborg, men at Jyderne dog ikke gør Fordring paa at faa det ny Medlem. Jeg synes, d'Hrr. skulde tage imod den Venlighed og ikke strides om, hvilken af de to Kredse der skal have Repræsentanten.

Jeg skal endnu en Gang give d'Hrr. Anledning til at overveje, om de ikke kunde være tilbøjelige til at tiltræde det Forslag, som Hr. Rasmussen saa korrekt og uegennyttigt har fremsat.

Skibsbygger J. Ph. Jørgensen, Thuro: Jeg synes, at vi nu har debatteret nok om den Ting. Skal vi nu ikke se at komme til Ende dermed. Jeg antager, at de fleste til Stede værende vil tage Hr. Nielsen fra Rudkjøbing. Det er en Mand, som vi kan være tjent med, som har Interesse for Søen, og som anskaffer sig mange Skibe. Jeg formoder, at Marstal ogsaa vil antage ham.

Skibsreder Carlsen: Hvad, vi er utilfredse med, er, at Fyns Kreds stiller sig saa afvisende over for vor Kandidat og ikke vil anerkende ham. Iøvrigt har jeg ikke noget imod, at Hr. Nielsen bliver valgt. Men det er Maaden, hvorpaa dette er fremkommet, der er os imod.

Translator Rasmussen: Det er ikke Meningen med Forslaget fra Afdelingen for mindre Skibe, at det just skal være Hr. Alfred Nielsen, der skal vælges. Men hvis vi skal stemme, maa det være paa en neutral Mand. Det behøver ikke just at være ham.

Havnefoged Møller: At det bliver en neutral Mand, fremgaar af, at han i en lang Række Aar har hørt til Ærø Kreds.

Mægler H. A. H a n s e n: Efter de Samtaler, jeg under Paven har haft med saa vel Formanden for Æro Kreds som Repræsentanter for Afdelingen for mindre Skibe, havde jeg den absolute Opfattelse, at vi var enige om at vælge Hr. Alfred Nielsen af Rudkjøbing. Naar det nu er blevet udtalt, at vi fra Fyns Kreds var imod at stemme for den af Æro opstillede Kandidat, maa jeg gøre opmærksom paa, at Ærokredsens Kandidat, Hr. Navigationslærer Christensen, ønskede sig fritaget; han har udtalt det her. Ligeledes ønskede Kandidaten fra Fyns Kreds sig fritaget for Valg. Der har ikke været nogen Stuedighed fra Fyns Kreds, absolut ikke, men idet de forskellige foreslaaede har udtalt Ønske om at træde tilbage, har vi fra Fyns Kreds ment, at man maatte kunne enes om at vælge den foreslaaede Kandidat fra Rudkjøbing. Jeg troede ganske bestemt, at Ærokredsen kunde slutte sig dertil, idet dens Formand udtalte, at det kunde de godt, da Hr. Christensen ikke ønskede Valg.

Navigationsskolebestyrer C h r i s t e n s e n, Marstal: Jeg har ganske rigtigt i Formiddags udtalt, at jeg ønskede ikke at modtage Valg. Men Mægler Hansen har misforstaaet vor Samtale for. Det, jeg udtalte, var min personlige Mening. Da jeg talte med Mægler Hansen, havde jeg ikke talt med de øvrige Herrer i vor Kredsstyrelse, og jeg kunde derfor ikke tale paa Kredens Vegne. Selvfølgelig er jeg, i Overensstemmelse med min Udtalelse i Formiddags, meget glad ved at blive fritaget for at komme ind i Bestyrelsen.

C. W. C l a u s e n, Marstal: Jeg har ikke noget imod hverken denne eller hin Kandidat, men da Spørgsmaalet er rejst, ønsker jeg skriftlig Afstemning.

Dirigenten: Maa jeg dertil gøre den Bemærkning, at jeg har erfaret, hvorledes det hænger sammen med § 9. Denne Paragrafs Afstemningsbestemmelser har vist ikke før været anvendt. Jeg vil som Dirigent være meget betænkelig ved at fravige disse Bestemmelser, naar blot et Medlem forlanger, at de bliver overholdt, thi Valgels Gyldighed kunde jo da blive Genstand for en Underkendelse. Derimod vil jeg ikke være betænkelig ved at fravige Bestemmelserne, hvis der er Enighed i hele Forsamlingen om at vælge en Kandidat. Men saa snart Hr. Clausen siger, at han ønsker skriftlig Afstemning, og vi følgelig maa have dette, kan denne skriftlige Afstemning ikke finde Sted uden i Overensstemmelse med § 9's Bestemmelser om de Delegeredes Stemmemaal. Derved kommer man ind paa noget nyt, som ganske vist staaer i Lovene, men som ikke før har været forsøgt, og man kan ikke vide, hvilke Konsekvenser det kan have, hvilke Splittelsemomenter der kan ligge deri. Jeg synes, at vi bør være meget varsomme med at inklude os derpaa. Jeg tillader mig som Leder af dette Møde at gøre opmærksom paa, at d'Hrr. vist staaer sig bedst ved at afgøre dette Valg uden skriftlig Afstemning. Naar nu Hr. Clausen ikke har noget at bemærke til Hr. Niensens Kvalifikationer, og naar de modstridende Interesser synes at kunne enes i hans Person, kan jeg ikke se, at det er nødvendigt at have skriftlig Afstemning, hvorved man giver Livskraft til en Lovbestemmelse, som ikke før har været anvendt, og hvorved man maaske vil kunne skabe ubehagelige Præcedenser for senere Generalforsamlinger. Jeg henstiller til Hr. Clausen at frafalde Ønsket om skriftlig Afstemning.

C. W. C l a u s e n: Maaske Dirigenten tillader, at jeg i nogle Minutter træder sammen med Kredsstyrelsen for Æro?

Dirigenten afbrød Mødet for nogle Minutter. Efter Mødets Genoptagelse udtalte

C. W. C l a u s e n: Jeg frafalder Begæringen om skriftlig Afstemning, og vor Kreds' Delegerede slutter sig til Forslaget om at vælge Hr. Alfred Nielsen.

Dirigenten: Jeg takker for den Imodekommenhed, d'Hrr. viser. Jeg tror, at Foreningen staaer sig bedst ved ikke at fastslaa noget Præcedens vedrørende de omtalte Bestemmelser i § 9, men enten lade Sagen staa aaben eller se ved første givne Lejlighed at faa Bestemmelserne revideret og affattet saaledes, at de bliver lettere at anvende.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Jeg ønsker blot at gøre den Bemærkning, at jeg ogsaa har været stemt for, at vi frafaldt Kravet om skriftlig Afstemning, men ikke af Hensyn til de Konsekvenser, det maatte have at bringe Bestemmelserne i § 9 til Anvendelse. Jeg vil fastholde, at hvis Lejligheden skulde komme, vil vi naturligvis forlange § 9 anvendt, eftersom den staaer i Lovene. Den angiver Normen for Afstemningerne.

Dirigenten: Jeg har naturligvis ikke Ret til at tillægge min Udtalelse Betydning ud over Øjeblikket, den kan ikke være bindende for Fremtiden.

Derefter valgtes Komedant A l f r e d N i e l s e n, Rudkjøbing, enstemmig til Medlem af Bestyrelsen.

Mægler H. A. H a n s e n: Maa jeg i alt Fald paa Fyns Kredsafdelings Vegne bringe d'Hrr. fra Ærokredsen en Tak for den Stilling, de har indtaget.

Valg af to Revisorer for Aaret 1909.

Revisorerne, d'Hrr. Skibsreder P. N. H a r b y e, Fanø, og Skibsmægler S o p h u s H a n s e n, Thuro, genvalgte enstemmig.

Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1910.

F o r m a n d e n: Efter Forhandling i Bestyrelsen i Gaar foreslaar vi, at næste Aars Generalforsamling afholdes i Kolding, saa at vi derved indfrier det Løfte, som vi ved forskellige Lejligheder har givet vore Medlemmer i den Del af Jylland.

Kaptajn F i s c h e r, Vejle: Havnefoged Jordahn er ikke rask; men Stedet kan maaske forandres, hvis det viser sig, at han ikke bliver rask nok.

Havnefoged M ø l l e r: Det forekommer mig noget uheldigt at bestemme Kolding til Mødested, naar vi muligvis ikke kan komme der. Var det saa ikke bedre at vælge et andet Sted.

F o r m a n d e n: Hvis det paa et tidligere Tidspunkt var blevet bekendt, at Havnefoged Jordahn ikke var i Stand til at træffe de fornødne Arrangementer, havde vi allerede denne Gang kunnet henvende os til andre dér paa Pladsen. Men det vil der jo blive Tid til, hvis det skulde vise sig, at Hr. Jordahn ikke skulde blive rask, hvad man maa haabe.

Men hvis Forslaget ikke vinder Tilslutning, beder jeg om, at der maa blive stillet et andet Forslag.

Mægler H. A. H a n s e n: Maa jeg fremkomme med en Udtalelse fra Havnefoged Jordahn? Den gaar ud paa, at hvis det skulde ske, at han ikke bliver i Stand til at træffe Arrangementerne til et saadant Møde, vil der intet som helst være i Vejen for at faa andre paa Pladsen til at

gore det. Saa der skulde ikke være noget i Vejen for at vælge Kolding til Mødested.

Bestyrelsens Forslag om at afholde Aarsgeneralforsamlingen 1910 i Kolding vedtoges enstemmig.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 13. Juli 1909.

Dødsfald. Konsul A. Andersen, Bestyreren af det norrejsdyske Redningsvæsen, af hvem vi den 29. f. M. bragte et Billede og en Levnedsbeskrivelse i Anledning af hans 40 Aars Jubilæum i nævnte Stilling, er Natten mellem d. 9. og 10. d. M. pludselig afgaaet ved Døden, 74 Aar gammel. Dette Dødsfald, der kommer saa uventet, vil sikkert vække Deltagelse i vide Kredse baade herhjemme og i Udlandet. Det afslutter et overmaade virksomt og velsignelsesrigt Liv. Konsul Andersens Navn og Virksomhed vil længe blive mindet af Vestkystens Befolkning og dens uforfærdede Redningsmandskaber.

Vi har modtaget følgende:

I »Navigatoren«s Nr. 6 er optaget en Artikel af Kapt. A. Ørum. Maa det i den Anledning være mig tilladt at bede om Plads for følgende:

Paa Vej fra Tanke til Handling er der glemt et Par Bindestreger, saa at min Artikel blev undertegnet A—Ø, i Stedet for A — — — Ø, hvilket ikke skulde betyde Forbøgslaver; men at mit Navn findes mellem A og Ø.

Det har selvfølgelig ikke været min Mening, at man skulde tro, at Artiklen stammede fra Kapt. A. Ørum, hvem jeg herved beder om Undskyldning for Fejltagelsen.

A — — — Ø.

Den norske Amerikalinie. »Hamb. Corr.« fortæller efter »Kysten«, at Direktør R. With er kommet tilbage fra Amerika, hvor han har agiteret for den paatænkte norske Amerikalinie, og erklærer at være tilfreds med de opnaaede Resultater. Planen om den ny Linie har fundet den største Sympati hos alle Normænd i Amerika, saaledes at Udsigterne til fortsat Held er de bedste. Den amerikanske Presse har flere Gange i fortrinlige Artikler varmt taget Ordet for Planen, og Aktietegningen er blevet organiseret. Ledelsen af Arbejdet i Amerika er betroet til Cornel Hobe i St. Paul. Det fortælles ogsaa, at Aktietegningen i selve Norge har taget et betydeligt Opsving i den sidste Tid.

Havneforbedringer i Wiborg. Kommunalbestyrelsen i Wiborg har besluttet at anvende et Beløb af to Millioner finske Mark af et nyt Kommunelaan til Forbedringer ved den derværende Havn, fortæller »Hamb. Corr.« Ved de planlagte ny Anlæg skal der skaffes Kajplads af 1,275 Meters Længde.

Store Havneanlæg ved Havre. Det franske Senat har tiltraadt Regeringens Forslag om en Udvidelse af Havres Havneanlæg. Der vil blive anlagt Doker, Moler og foretaget Forandringer af ældre Havneanlæg til en samlet Sum af 85 Millioner Francs, hvoraf Halvdelten skal udredes af Handelskamrene i Havre og Rouen.

(»Berl. Tid.«)

Skibes Ophold i Costa Rica. Det fremgaar af en Rapport fra det norske Konsulat i Costa Rica, at to

norske Sejlskibe, som i Fjor ankom fra Peru og Ecuador til Punta Arenas, af sanitære Hensyn blev opholdt — det ene i ni Dage, det andet i c. en Maaned. — for de af Myndighederne fik Tilladelse til at laste eller losse, fortæller »Norg. Sjøft.«

Fartøjers Ophold af ovennævnte Grunde kan gentage sig, og det kan nævnes, at der i Peru i Perioden fra 1. November forrige Aar til 8. April i Aar er anmeldt c. 600 Tilfælde af Pest med c. 300 Dødsfald. I Ecuador er der fra 17. November 1908 til 24. April 1909 anmeldt 128 Tilfælde af Pest, hvoraf flere med dødelig Udgang.

Der er saaledes en plausibel Grund til stor Forsigtighed, og der vilde næppe kunne rejses nogen vel begrundet Protest, selv om Costa Rica helt lukkede sine Havne for Skibe fra de nævnte Lande. For Skibsfarten paa denne Kyst er det derfor nødvendigt at være opmærksom paa Forholdet og være forberedt paa ikke blot langt Ophold, men ogsaa paa, at Tilfælde kan indtræffe, hvor fri Praktika i det hele ikke kan opnaaes ved konsulær Bistand.

Turbine for Fragtdampere. Parsons Marine Turbine Company har købt Damperen »Vespaian«, for at anstille Forsøg med den. Skibet er fornylig afgaaet fra Tyne til Malta med Lading. Om Bord befinder sig fire, særlig udvalgte Maskingeniører og to Kulvejere, hvis udelukkende Opgave det vil være nøjagtig og paa videnskabeligt Grundlag at fastslaa Skibets Hurtighed og Kulforbruget. Efterat Damperen paa denne Maade har gjort en eller flere Rejser, vender den igen tilbage til Tynen, hvor Stempelmaskinerne da bliver taget ud af den og erstattet med Turbiner. Naar dette er sket, bliver der igen paa flere Rejser anstillet lignende, nøjagtige lagtagelser over Kulforbruget og Hurtigheden, fortæller »Hamb. Corr.«

De saaledes indvundne Resultater skal bruges til paa den mest uigendrivelige Maade at bevise Turbinens Overlegenhed over Stempelmaskinen ogsaa for langsomme Dampere Vedkommende. Hvis Forsøgene faar de forventede Resultater, vil der uden Tvivl hermed være givet en mægtig Impuls til Turbinemaskinens videre Udbredelse.

Redningskrans med Lys. En af den tyske Korvetkaptajn D. Meller opfunden, lysende Redningskrans, som allerede i 1905 er blevet forevist for nautiske Kredse i Hamburg, blev forleden Dag meget omhyggelig prøvet paa Ydre-Alsteren i Overværelse af en indbudt Kreds af Interesserede. Redningskransen, der i Mellemtiden er blevet indført af flere Rederier og fornylig ogsaa i den tyske Marine, forbinder meget hensigtsmæssigt den almindelige Redningskrans med en selvtændende Lysbøje, der har den store Fordel overfor andre Lysbøjer, at dens Lys befinder sig 85 Centimeter over Vandspejlet, og at Lyset ved sin praktiske Anbringelse i kardansk Ophængning slet ikke beholder sin lodrette Stilling. De foretagne Prøver godtgjorde da ogsaa Apparatets Brugbarhed, fortæller »Hamb. Corr.« En Mand, der var sprunget over Bord, reddede sig med Lethed ind i Kranen. Lyset tændte sig faa Sekunder efter at Kranen var kastet i Vandet og gik ikke ud, selv om det holdtes nede under Vandet i længere Tid. Kranen er især beregnet paa at gøre god Tjeneste ved Ulykkestilfælde, som forefalder om Natten.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere. Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er ikke foregaaet nogen væsentlige Sving-

ninger i de sidste 14 Dage. Mangel paa Fragter er der egentlig ikke, idet Skibene dog kan placeres, om end ikke altid i de ønskede Retninger, men Raterne er uforandret lave, og det er vanskeligt at komme over de i længere Tid betalte Fragter.

Danmark har flere mindre Laster Cement, Kaolin, Lervarer og Kridt til Østersøhavne og Norge, men Raterne giver ikke Udbytte. Tyskland har enkelte Kornlaster, og Königsberg noterer lidt højere for forsejlede Skibe. Rusland er uden Liv pr. straks, og i det hele bliver Eksporten fra dette Land meget lille, særlig af Oljekager. Bottenhavet og Sydsverig har ikke mange ny Laster, men kan dog dække Behovet for ledig Tonnage, som ikke er stort. Vestsverig og Østnorge har forskellige Is- og Trælaster, men Raterne er vedvarende lave, hvor ikke Befragterne, som sket i enkelte Tilfælde, af Mangel paa Tonnage tvinges til at give Tillæg. Returfragter Vest fra er der ikke egentlig Mangel paa, og Raterne er uforandret, men Faren for Strejke i de skotske Kulminer er fremdeles til Stede; en Strejke vil være aldeles ødelæggende for denne Farl. I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet: 125 Stdr. D/B, Boards Kronstadt/Guernsey 37/3, 110 Stdr. D/B, Boards Sundsvall/Castletown 37/9, 90 Stdr. D/B, Boards Brahestad/Binic 46 Frcs, 250 Tons Oljekager Dieppe/Stockholm 12½ Frcs, 300 Tons Oljekager Dunkerque/Stettin 11 Frcs., 360 Tons Kul Boston/Bogense £ 7, 300 Tons Kul Bridgeness/Bogense £ 7,15, 260 Tons Kul Charlestown/Stege £ 8.

For de mindre Skibe er der heller ikke i sidste Uge sket nogen Forandring af Betydning, og Markedet ligger vedblivende meget stille uden Udsigt til snarlig Bedring; af Kornlaster sluttedes fra Colberg 4 M., fra Wismar 3½ M. for Havre og fra Rostock for Rug 2½ M.

Sydsverig sluttede i Ugens Løb til Kiel 3½ M., Königsberg 3¼ M. samt Bloksten til Rostock 4 M. endvidere for Bark til Aarhus 10 Kr.; desuden enkelte Trælaster, saaledes Kalmar/Rudkjøbing, Søby 10 Øre pr. Kbfd.

Kjøbenhavn sluttede for Havre til Sundhavn 10 Øre, Ystad 12½ Øre, men er iøvrigt som sædvanlig flov. I den kommende Uge ventes et Par Importdampere, hvorfra nogle Omladninger forhaabentlig vil komme i Markedet.

Spørgsmaal og Svar.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Sp.: Kan Mandskabet forlange ekstra Betaling for at arbejde d. 5. Juni (Grundlovsdagen)? Det bemærkes, at Skibet befandt sig i Udlandet. Rex.

Svar: Da Lov af 22. April 1904 om den offentlige Fred paa Folkekirkens Helligdage samt Grundlovsdagen, i sin § 10 bestemmer: »De i §§ 1, 2, 4 og 5 indeholdte Bestemmelser til Sikring af den offentlige Fred paa Folkekirkens Helligdage gælder tillige Grundlovsdagen (den 5. Juni) fra Kl. 12 Middag,« saa maa det antages at Bestemmelsen i Solovens § 96, der hjemler et Skibs Mandskab Ret til særlig Godtgørelse, naar Skipperen finder det nødvendigt at paalægge det Arbejde ved Losning eller Lastning paa Søndage eller Hjemlandets Helligdage, ogsaa maa finde Anvendelse for Grundlovsdagen d. 5. Juni, fra Kl. 12 Middag.

Fra Sø og Land.

Kap Horn. Engelske Blade meddeler, at den engelske Bark »Denhigh Castle«, hjemmehørende i Wales, som gik fra Cardiff d. 9. Oktober f. A. med Kul til Vestkysten af Sydamerika, er ankommet til Freemantle i Vestaustralien efter at have været i Søen i 253 Dage, og efterat alt Haab om at høre fra den forlængst var opgivet. Skibet havde i flere Uger forsøgt at runde Kap Horn, men var Gang paa Gang drevet tilbage af voldsomme Storme. Tilsidst satte Kaptajen Kursen for det gode Haabs Forbjerg og derfra til Australien for at gaa tværs over Stillehavet.

Havarier og Forlis.

Blotberg, Dpsk. af Rotterdam, kom d. 11. ds. paa Rejsen fra Oxelösund til Hjemstedet med en Lading Jernerts, paa Grund paa Lillegrunden ved Dragor; Skibet, der har Assistance af Svitzers samt en Del Bjergere fra Dragor, maa løse i Lægtene.

Helsingør, 11. Juli (Ritz. Bur.). Damperen »Kopernicus« passerede Kl. 3½ i Nat her med Damperen »Georg Royal« paa Slæb. Sidstnevnte Skib, der var paa Rejse fra Spanien til Stettin med Erts. havde i Nordsoen mistet den ene Skruer og var blevet taget paa Slæb af »Kopernicus«, der indbugserer det til Kjøbenhavn, hvor det skal reparere.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«. Levstræde 9. Telefon 10 6.
Skibsbygning-materiale, Skibsbygningsartikler,
Bronce-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltrasser,
Køller, Styreapparater og Skibstelegrafer.

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 Forbrüg, der endnu er opnaaet. — Forlæng Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor:
Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Antwerpen 8./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre
3./7. til Tunis. — Algarve, Borries, afg. Dartmouth 9./7. til
Valencia. — Anglo Dane, Wieneke, afg. herfra 10./7. til Aren-
dal. — A. N. Hansen, Paaske, pass. Skagen 11./7. for Esbjerg.
— Antwerpen, Madsen, ank. her 8./7. — Arkansas, Pe-
tersen, afg. Antwerpen 10./7. til Newport. — Arno, Strubberg,
afg. herfra 10./7. til Riga. — Aurora, Fischer, afg. herfra 10./7.
til Danzig. — Baron Stjernblad, Thierkildsen, ank. Dun-
kerque 7./7. — Beira, Lunge, afg. herfra 10./7. til Aho. — C.
F. Tietgen, Thomsen, ank. her 12./7. — Chr. Broberg, Mor-
tensen, pass. Hanstholm 11./7. til Palma. — Christian IX,
Holm, ank. London 4./7. — Dagmar, Bogvad, afg. Alicante 9./7.
til Nice. — Douro, Soberg, afg. Lissabon 10./7. hertil. — Es-
bjerg, Struве, ank. her 11./7. — Florida, Andersen, afg.
Buenos Aires 14./6. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. her 12. 7.
— Garonne, Kromann, afg. Frederikshavn 10./7. til Bordeaux.
— Hellig Olav, Holst, ank. her 8./7. — Hjelm, Sørensen,
ank. her 9./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 9./7. til
Reval. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 10./7. til Riga. —
Kasan, Hansen, ank. London 5./7. — Kentucky, Andresen,
afg. Kristiania 26./6. til Boston. — Kiev, Jørgensen, afg. Riga
10./7. til Dunkerque. — Kursk, Gommeseu, ank. her 25./6. —
Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 10./7. til Hull. — Loire,
afg. Dunkerque 9./7. hertil. — Louise, Kruse, ank. her 28. 6. —
Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 7./7. til New York. — L. P.
Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 9./7. — Morsø, Oest-Ja-
cobsen, ank. Libau 5./7. — Moskov, Jon Jønsen, afg. herfra
10./7. til Riga. — Nicolai II, Klausen Kaas, afg. Chios 7./7.
til Cartagena. — Nordjylland, Jacobsen, afg. St. Petersborg
10./7. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisencette, ank. Antwerpen
2./7. — Omsk, Harder, ank. Hull 7./7. — Oscar II, Hempel,
afg. New York til Kristianssand. — Pennsylvania, Gotsche, afg.
Baltimore 3./7. hertil. — Perm, Christensen, ank. Libau 7./7.
— Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 1./7. — Ribershus, Bonne-
lykke, ank. her 12./7. — Saga, Wiberg, ank. Riga 3./7. —
Saxo, Larsen, ank. Antwerpen 1./7. — Texas, Muhldorf, ank.
Danzig 5./7. — Tiber, Bech, afg. Neapel 11./7. til Gioja. —
United States, Wulff, afg. Kristianssand 3./7. til New York. —
Viking, Meyer, afg. herfra 10./7. til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. New-
castle 27./6. til Gulfport. — Michail Ontchoukoff, Harboe,
ank. Camphelton 5./7. — Generalkonsul Pallisen, Christen-
sen, ank. Miramichi 7./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novo-
rossisk 26./6. til Aarhus. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Chat-
ham 3./7. til Browhead f. O. — Excellence Pleske, Rus-
mussen, ank. Kronstadt 9./7. — Pawel Andrejeff, Tannebek,
afg. London 9./7. til Kjøbenhavn. — Wladimir Sawin, Car-
stensen, afg. Swansea 24./6. til Halifax. — Alexander Shu-
koff, Brandt, ank. Kronstadt 7./7. — Johan Siem, Nielsen,
ank. Petersborg 2./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg.
Barnitsland 9./7. til Stockholm. — Nawa, Dahl, afg. Vejle 6./7.
til Petersborg.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Riga 9./7. — Nautik,
Nielsen, ank. Råfö 9./7. — Nordsoen, Gram, ank. Rivadesella
9./7. — Nexos, Basse, afg. Kunsilunto 8./7. til Barrow. — Gerda,
Iversen, ank. Törefors 6./7. — Ellen, Hansen, afg. Uleåborg 8./7.

til Bristol. — Fylla, Lauritsen, ank. Reval 6./7. — Dagmar, Mathiasen, afg. Rüsö 7./7. til Huelva. — Nerma, Schiö, ank. Methil 7./7. — Alfa, Sørensen, pass. Helsingør 9./7. til Pernau. — Karla, Nielsen, ank. Libau 9./7. — Laura, Petersen, ank. Wartsala 9./7. — Hebe, Gregersen, ank. Uleåborg 7./7. — Inger, Larsen, ank. Grangemouth 9./7. — Johanne, Mikkelsen, afg. Methil 9./7. til Esbjerg. — Bodil, pass. Quessant 10./7.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Aarhus 7./7. til Kristinestad. — Alexy, Lorentzen, ank. Preston 3./7. — Dagny, Sørensen, afg. Savona 9./7. til Marseille. — Mary, Clausen, ank. St. Brienoë 6./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. West Hartlepool 11./7. — Brattingsborg, Suenson, ank. Stettin 6./7. — Flynderborg, Andersen, afg. Petersborg 4./7. til Rotterdam. — Fredensborg, Fischer, ank. Calais 4./7. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Tyne 8./7. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Kronstadt 11./7. — Kronborg, Jensen, ank. Rouen 4./7. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 7./7. — Skanderborg, Jensen, afg. Swansea 30./6. til Genua. — Stegelborg, Lund, afg. Cardiff 9./7. til Spezia. — Stjerneborg, Lund, afg. Koivusuuri 10./7. til West Hartlepool. — Soborg, Hansen, ank. Stettin 11./7. — Uranienborg, Schmidt, ank. Bougie 9./7.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Antwerpen 5./7. til Stettin. — Klampenborg, Winther, afg. Kjøbenhavn 8./7. til Petersborg. — Marselisborg, Larsen, afg. Huelva 6./7. til Aalborg og Aarhus. — Silkeborg, Pedersen, ank. Grimsby 4./7. — Skodsborg, Agerlin, afg. Newport 2./7. til Sfax. — Tuborg, Schmidt, ank. Tyne 4./7. — Ulfborg, Jørgensen, afg. Petersborg 7./7. til Terneuzen. — Vordingborg, Palsbo, ank. Emden 8./7.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 8./7. til Tornø. — Dansborg, Kühl, ank. Petersborg 21./6. — Jægersborg, Larsen, afg. Petersborg 8./7. til Calais. — Kallundborg, Nielsen, ank. Sunderland 2./7. — Taarnborg, Matzen, ank. Riga 9./7.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Newcastle 8./7.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Nizza 5./7. til Pomaron.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Neuzen 8./7.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Kronstadt 9./7. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Burntisland 9./7. til Kronstadt.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Aarhus 9./7.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Kronstadt 9./7.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Blyth 9./7. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Methil 8./7. — Martha, Christensen, afg. Sunderland 9./7. — Elna, Ratje, ank. Antwerpen 7./7. — Therese, Pedersen, ank. Antwerpen 8./7. — Simone, Møller, ank. Tyne 10./7. — Jeanne, Løffler, ank. Nenfahwasser 11./7. — Vera, Riso, afg. Archangel 9./7. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 6./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Trångsund 9./7. til Sunderland. — London, Bom, ank. Swinemünde 4./7. — Paris, Tholander, afg. Ghent 9./7. til Blyth. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 23./6. til Rotterdam.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Brest 30./6. til Graveville. — Wien, Boeck Hansen, afg. Blyth 6./7. til Swinemünde. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 25./6.

Det østasiatiske Kompagni. Cathay, Kruse, afg. Antwerpen 7./7. til Port Said. — Indien, Berg, afg. Port Said 6./7. til Hongkong. — Siam, Cortsen, pass. Shanghai 9./7. for Hankow. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 3./7. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Norresundby 10./7. til Middlesborough. — Bardon, Thomsen, pass. Perim 10./7. for Colombo. — Pangan, Knudsen, ank. Bangkok 5./7. — Bintang, Gabe, pass. Perim 8./7. for Port Said. — Samui, Licht, ank. London 11./7. — Cambodia, Christensen, ank. Sikeå 10./7.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, ank. Rotterdam 9./7. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 18./6. — Jan, Ingemann, afg. Portland 3./7. til St. Thomas

Svendson & Christensen. Ajax, Brorsen, ank. Kjøbenhavn 11./7. — G. Koch, Jørgensen, afg. Swinemünde 8./7. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Hull 9./7. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Blyth 10./7. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Ghent 10./7. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Kjøbenhavn 11./7. nordg. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Velzen 9./7. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Ghent 11./7.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Sunderland 7./7. — Energi, Svane, ank. Kemi 8./7. — Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 9./7.

Torm. Sara, Jensen, afg. Pernau 9./7. — Helene, Soransen, afg. Rotterdam 9./7. — Agnete, Petersen, afg. Archangel 5./7. — Hermia, Hansen, afg. Karrebæksminde 9./7. — Alice, Schultz, afg. Randers 9./7.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Petersborg 6./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. West Hartlepool 4./7. — Urania, Clausen, ank. Methil 6./7. — Svend, Schmidt, ank. Hernösand 1./7. — Nordland, Møller, afg. Grimsby 9./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Cardiff 9./7. — England, Andersen, afg. Petersborg 7./7. — Holland, Poulsen, ank. Aalborg 7./7. — Rusland, Madsen, ank. Methil 10./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Uleåborg 5./7. — Europa, Hansen, afg. Petersborg 7./7. — Frankrig, Friis, ank. Burntisland 4./7. — Belgien, Nielsen, ank. Burntisland 4./7. — Dronning Olga, Petersen, ank. Liverpool 4./7.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Hamburg 10./7. — Fulton, Jørgensen, afg. Havre 4./7. til Genua. — Newton, Andersen, ank. Portovecchio 7./7. — Nivingston, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 9./7. — Washington, Nielsen, ank. Leer 27./6.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 28./6. — Freja, Nielsen, ank. Petersborg 4./7. — Vera, Thing, afg. Petersborg 6./7. til Svendborg.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Rotterdam 5./7. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Stettin 7./7. til Kausiluoti (Finland). — Ove Gjedde, Jans, afg. Stettin 9./7. til Libuu.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, ank. Ghent 7./7. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Wyborg (Finland) 5./7. — Rimfaxe, Faber, ank. Antwerpen 8./7. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Hamburg 8./7. til Aarhus.

Sejlskibe.

Æra. Neptun, Jensen, ank. Lysekil 7./7. — Amor, Hansen, ank. Lysekil 7./7. — Abba, Petersen, ank. Llanelly 7./7. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 6./7. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Egernsund 8./7. — Mariane, Andersen, ank. Swinemünde 8./7. — S. L. Weber, Hansen, ank. Helsingborg 8./7. — Mette, Andersen, ank. Dysart 8./7. — A. H. Friis, pass. Beachy Head 7./7. for ostg. — Eos, Christensen, ank. Methil 8./7. — Ruth, ank. Nordmaling 9./7. — Henry, Bager, ank. Riga 9./7. — Veritas, Staugaard, ank. Sandarkortz (Island) 10./7. — Phoenix, Rasmussen, ank. Sundsvall 10./7. — A. H. Friis, pass. Dungeness 7./7. ostg.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 70.

Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Saltholms Flak. Sundet.

Den 2den, 3die, 10de, 13de og 20de September d. A. afholdes efter Mærkets Frembrud Skydeøvelser paa Flakket Nord for Saltholm. Skydningen foregaar i sydlig Retning paa den Del af Flakket, hvor Dybden er under 5,6 m og fra Skibe og Fartøjer, der befinder sig Syd for Breddeparallellen paa 55°, 42', 5" N. Br. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig til det Felt, der ligger mellem Søgelysene og Saltholms Nordkyst.

Kjøge-Bugt. Sundet.

Den 2den, 3die, 10de, 13de og 20de September d. A. afholdes efter Mærkets Frembrud Skydeøvelser i Kjøge-Bugt. Skydepladsen begrænses af Breddeparallelere gennem Skillinge Kro og Mosede-Klint. Skydningen foregaar i vestlig Retning fra Skibe eller Fartøjer, der befinder sig 2 Sm. fra Land. Naar der skydes belyses Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig til det Felt, der ligger mellem Søgelysene og Land.

Marineministeriets Admiralitet's Departement, den 9. Juli 1909.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 13. Juli 1909. — Fragtmærkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

**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 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.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjgade Nr. 26, ved Havnen.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garantierar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

**Forlang kun John Crabbie's
scotch Whisky**
gold Elephant og **, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.
General-Agent for Danmark:
ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn K.
Telegram-Adresse: „Vincogna“. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,
Skibsmæglere & Speditorer.
Etabl. 1881.
Kotka, Finland.
Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.
Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,
Helsingfors (Finland)
Skibsmægler
Telegr.-Adr.: „Holmströmer“.
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1837.
Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretsaagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søaager).

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

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.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Sandballast
leveres 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“, 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 %
Diase Priser gælder kun for Indlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 53.

Kjøbenhavn, Fredag den 16. Juli 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons solvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wire rope
Redningskrandse og Redningsbælter.



Tekn. Maskinhandel.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

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.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Adr.: St. Aonæ 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 • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
-------------------------	--	---	---	--------------

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Piiial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Randers Rebslaaeri
Randers
anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.
Se vor Udstilling i Aarhus.



CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Speditlon
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trædes 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.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Køns sygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trædes 12-8, 6-8 Akten. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmede.



LANDMANDSBANKEN
udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Kjøbenhavns
Navigationsskole
er flyttet til
Ny Toldbodgade 3
Hj. af Sct. Annæ Plads
Telf.: Palæ 213 x.

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,
Caribolfermann, Kjøbenhavn.

Københavns ny Sandkagebageri
G. F. Abrahamsens Eftf., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

De forenede Bryggeriers
ANKER ØL
skattefrit — meget holdbart.
Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om
Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

OLSKIND
kemisk præpareret Olieøj
klæbefrit, blødt, holdbart.
Medalje i Trondhjem 1908. Forlang altid Olskind.
Faas hos alle Skibsproviant- og Ekviperingshaandlere.
Gand. 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: Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Fastsættelse af Honorar for Foreningens Sekretær og Kasserer.

Formanden: Lovenes § 7 siger: »Bestyrelsen antager en Sekretær og Kasserer, hvis Honorar fastsættes af Generalforsamlingen efter Forslag af Bestyrelsen«. Jeg oplyser, at vi i det forløbne Aar har betalt 1,000 Kr. til Kasserer og Sekretær, henholdsvis 600 og 400 Kr. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at dette Beløb i det kommende Aar bliver uforandret.

Havnefoged Møller: Ganske vist er det Bestyrelsen, der vælger Sekretær og Kasserer. Men var det ikke muligt, at de to Stillinger kunde forenes, saaledes at de 1,000 Kr. gik til en og samme. Kredsstyrelsen for Fyn mener at kunne gaa med til at bevilge de 1,000 Kr., dersom begge Stillinger forenedes hos en Person, nemlig den nuværende Kasserer, Hr. Kaptajn Minor Rasmussen. Skulde der være Lejligheder, hvor juridisk Assistance kunde være nødvendig, vil Hr. Minor Rasmussen vist ikke undlade at søge den, saaledes at man maa anse ham for fuldstændig egnet til at indehave begge Stillingerne, hvis han da vil det.

Formanden: Det er jo kun i det sidste Par Aar, at de to Stillinger har været adskilt. Det er vist Tanken, at de nu begge skal indehaves af Hr. Minor Rasmussen.

Skibsreder Carlsen: Jeg vil takke Hr. Møller for hans Henstilling.

Havnefoged Møller: Der er ikke noget at takke for. Det ligger i Sagens Natur. Vi kender Kaptajn Minor Rasmussen nok til at vide, at han kan udfylde den Plads.

Dirigenten: Jeg forstaar Lovene saaledes, at Bestyrelsen selv bestemmer, om den vil besætte Pladserne med en eller to Personer, og at Sagen her kun drejer sig om Fastsættelse af Honoraret.

Havnefoged Møller: Det er en Selvfølge, at kan Foreningen se Udveje til at betale et større Beløb, er den villig dertil.

Formanden: Det kan Foreningen ikke for Tiden.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmig.

Valg af 1 Medlem til Bestyrelsen for „Danske Skibsreders gensidige Forsikringsforening for Søfolk“.

Formanden: Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen at vælge Skibsreder A. M. Knudsen, Sønderho, Fano, til at indtræde som Medlem af Forsikringsforeningen i Stedet for Skibsreder C. P. Holm, Nordby, Fano, som er afgaaet ved Døden.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmig.

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

Dirigenten: Angaaende denne Sag kan Bestyrelsen henholde sig til, hvad den har skrevet i Aarsberetningen, nemlig følgende:

»Spørgsmaalet om et lovordnet Tilsyn med Sejlskibe, der gennem flere Aar har været drøftet, og som indenfor Foreningen til at begynde med modte en bestemt Modstand, idet man ikke uden Berettigelse ansaa et saadant for at være overflødig, blev, som det ogsaa fremgaar af Aarsberetningen for i Fjor, efterhaanden som Forslaget antog

en nærmere afgrænset Form, modtaget med mindre Uvilje. Et bestemt Forlangende maatte det dog vedblive at være, at Staten selv maatte betale det Offentlige Tilsyn med Skibene.

Ved den ny britiske Lovgivning om Skibes Udrustning med Redningsredskaber kom Spørgsmaalet imidlertid delvis over i et andet Stadium, idet denne Lovgivning fra Oktober d. A. vil finde Anvendelse paa fremmede Skibe under Ophold i britiske Havne, medmindre vedkommende fremmede Nations Lovgivning paa dette Omraade af den britiske Regering er anerkendt som ligesaa fyldestgørende som de britiske Bestemmelser. Det blev en af de første Opgaver som tilfaldt Ministeriet for Handel og Søfart at løse dette Spørgsmaal, og under 23. Januar d. A. nedsatte Ministeriet i den Anledning en Kommission, i hvilken Foreningen var repræsenteret ved Skibsreder og Skibsbygger J. Ph. Jørgensen, Thuro, og Skibsreder N. E. Schmidt, Marstal. Under 9. Marts afgav Kommissionen Betænkning, og under 14. Maj stadfæstedes »Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.«, i alt væsentligt i nøje Overensstemmelse med det af Kommissionen enstemmig fremsatte Forslag.«

Navigationslærer Christensen, Marstal: Med Hensyn til denne Lov om Sejlskibe skal jeg sige, at den jo er en Kendsgerning, og man bliver jo selvfølgelig nødt til at underkaste sig den. Men det kunde maaske være ønskeligt at gøre nogle Bemærkninger om den, da det mulig kunde have Indflydelse paa eventuelle Ændringer i Loven.

Ved Kommissionens Sammensætning var der for det første den Mærkelighed, at uagtet den skulde udarbejde en Lov om Tilsyn med Sejlskibe var der af dens 11 Medlemmer kun 2 Repræsentanter for Sejlskibe. Sejlskibsinteresserne burde vistnok have været stærkere repræsenteret. Dernæst er der det mærkelige, at Kommissionen, hvis første Møde afholdtes den 29. Januar d. A., siger, at det i første Række — jeg vil bede Dem lægge Mærke til dette — har været Kommissionen magtpaaliggende at udarbejde saadanne Regler angaaende Tilsyn med Sejlskibe, at disse Regler kunde opnaa Anerkendelse i England. Altsaa i første Række er Hensynet til Sejlskibene taget. Længere nede slaar der, at der vil forårsages betydelig Gene, medmindre der fremkommer fornøden Overenskomst mellem den britiske og den danske Regering. Altsaa Kommissionsbetænkningen siger udtrykkelig, at det er Hensynet til Sejlskibene, som kommer i første Række. Tager man Folketingsudvalgets Betænkning, saa synes det at have haft et andet Syn paa Sagen, idet det siger: »I første Række maa her nævnes Kravet om Beskyttelse for det Mandskab, som farer i vore Sejlskibe, og medens man for Dampskibenes Vedkommende har Tilsynsloven af 13. Februar 1903, savnes for Sejlskibenes Vedkommende tilsvarende Bestemmelser.« Altsaa Folketingsudvalgets Betænkning siger, at det i første Række er Mandskabet, der skal værnes om. Dette synes virkelig noget mærkeligt, eftersom Udvalget ikke har foretaget nogen Ændring. Det kunde altsaa synes, at de to Betænkninger er kommen til samme Resultat, men ud fra forskellige Synspunkter. At Folketingsudvalgets Betænkning vistnok korrektest udtrykker Hensigten med Loven — nemlig at det er Mandskabet og ikke Skibene, der skal værnes om — fremgaar jo egentlig af Kommissionens Sammensætning, som jeg for nævnte. Kommissionen tager altsaa vistnok fejl: det er temmelig sikkert Mandskabet, som kommer i første Række. Men det troede jeg virkelig ikke var nødvendigt. Vi har her i Danmark saa god en Sejlskibsflaade som vistnok i noget andet Land. Jeg tror, at Sejlskibene er udrustet med saa

godt Materiel i alle mulige Retninger, at der ikke er nogen Fare for — som der staar et andet Sted — at der skulde ske noget i den Retning til Skade for Mandskabet. Men naar jeg gaar ud fra, at Folkelingsudvalgets Betænkning rammer det rette: at det er Mandskabet, som er sat i første Række, saa burde det ogsaa have staaet i første Række at lade Sejlskibene være fri for den Byrde, som paahviler dem i denne Henseende, saaledes at hele Udgiften faldt paa Staten, og jeg vil henstille, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening tager den Opgave op at lette Sejlskibene for denne Byrde.

Skibsbygmester J. Ph. Jørgensen, Thuro: Som d'Hrr. ved, var jeg med til at udarbejde Lovforslaget om Tilsyn med Sejlskibe. Sagen var allerede fremme i Fjor, da Bestemmelserne om Mandskabets Opholdsrum med mere blev udarbejdet. Der sagdes udtrykkeligt, at vi slap ikke for et Tilsyn med Sejlskibene. Jeg anførte for det første, at jeg fandt ikke, der var Grund til at have et saadant Tilsyn, fordi vore Skibe er saa godt udrustet i alle mulige Retninger. Baade Marstal og Svendborg har deres gensidige Assuranceforeninger og Tilsynsmænd, som kontrollerer bestandig. Dernæst anførte jeg, at det er en stor Betyggelse, at Skibene er klassificerede, og det er de gennemgaaende i hele Danmark. Med Hensyn til Lanterne, som man ønskede, at vi skulde have Certifikater for, samt forskellige andre Ting, skal jeg sige, at jeg tror, at Marstals Kreds er fuldstændig med, hvad Certifikater angaar, og den Slags Ting, og for Svendborgs Vedkommende er det indført, at vi skal være i Besiddelse af to Sæt Sidelanterner med Certifikat i all Fald for det ene Sæt, og der er indført meget andet i lignende Retning. Men til Trods herfor blev der svaret af Underdirektør Rasmussen: »I slipper ikke, hvordan I end bærer Jer ad.« Vi to Medlemmer forsøgte selvfølgelig at faa Sagen ordnet saa tilfredsstillende som muligt for Sejlskibene, saa at de fik saa faa Byrder som muligt derved, men vi var jo kun to imod saa mange. Man kan sige, at vi kunde have protesteret. Det har vi ikke gjort, vi har alligevel til Slut højet os og er gaaet med til denne lille Udgift, som Loven paalægger Skibene. Hvad der ogsaa var os imod, var, at der skulde saa store Lønninger til. Men fra Regeringens Side mente man, det var nødvendigt at faa Folk, som fik en Smule for deres Arbejde, for ellers fik man ikke Folk, der var kvalificeret til at varetage den Gerning. Til Slut gik vi ogsaa med til denne lille forøgede Udgift, som i og for sig er stor nok, men vi kunde ikke andet. For Smaaskibenes Vedkommende op til 200 Tons bliver det jo ikke saa meget. Hvad der trykkede os mest, var det aarlige Tilsyn. Det medfører ikke saa lidt Ulejlighed og Arbejde, naar det skal foregaa gennem Øvrigheds-personer o. s. v. Med Hensyn til Loven i sin Helhed tror jeg, at vi har faaet saa mange Indrømmelser, som vi paa nogen Maade kan erholde. Jeg ved ikke, om der er Anledning og Tid til at gennemgaa, hvad Tilsynet gaar ud paa. Der er muligvis ikke Tid dertil, og de fleste af d'Hrr. kender vel Enkeltighederne paa Forhaand.

Dirigenten: Vi takker Hr. Jørgensen for hans Meddelelser. Jeg tror ikke, det er nødvendigt at gaa ind paa Detaljer. Vi maa gaa ud fra, at Loven er d'Hrr. bekendt. Da den er nys udkommet, kan den jo ikke straks blive Genstand for Forandring. Forsamlingen er sikkert d'Hrr. Udvalgsmedlemmer taknemmelig for deres Arbejde.

Skibsreder Carlsen: Skønt Dirigenten mener, at det ikke er nødvendigt at komme ind paa en Diskussion, mener jeg alligevel, det er nødvendigt, for at Foreningen kan søge at faa Loven forandret. Vi ved jo, hvad der blev forelagt fra Underdirektør Rasmussens Side i 1907, og at baade Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Fællesrepræsentationen efter lange Forhandlinger gik med dertil. Det udtaltes den Gang af Foreningen, at Underdirektør Rasmussens For-

slag maatte siges at være vel egnet som Grundlag for Sagens videre Fremme. Naar Tilsynet indskrænkes til at omfatte det ovennævnte Materiel — nemlig de fire Ting, der havde været Forhandlinger om mellem Svendborg og Marstal — finder Foreningen derfor ikke at burde rejse Modstand mod Sagen. Den anser den foreslaaede Ordning af Tilsynet for hensigtssvarende og henleder særlig paany Opmærksomheden paa, at det vil være uforvarsomt yderligere at bebyrde Sejlskibserhvervet, hvis Stilling under Nutidens Søfartsforhold er overordentlig vanskelig og usikker, hvorfor det paatænkte Tilsyn ikke bør medføre nogen Udgift for Sejlskibsflåden. I denne Henseende slutter Foreningen sig ganske til Underdirektør Rasmussens Forslag om, at Søflåden bør fritages for at betale det offentlige Tilsyn med Skibene. Det var altsaa Underdirektør Rasmussens Forslag. Det er besynderligt, at Manden nu er kommet med et nyt Forslag. Der er ikke den fjærneste Mening i, at vi skal have dette Tilsyn. Der henvises til, at det er Englænderne, som paatvinger os det. Men hvorfor skal dog alle de smaa Skibe have det, som ikke gaar derover. Dansk Sejlskibsrederi-Forening maa i det mindste se at faa en Ændring, hvorved der indføres en Grænselinie fra Texel til Lindesnes. Engelskmændene har ikke noget at gøre med de Skibe, som ikke kommer uden for den Linie. Alle de Skibe, som sejler paa Østersøen, bør være fri for Tilsynet. Dernæst finder jeg, at Tilsynet bør lægges hen under Toldvæsenet. Hvorfor skal vi have alle de Embedsmænd. Statskassen har vel Raad til det. Men vi ved, at naar dette Tilsyn bliver indrettet, bliver der mange store Embeder og store Kontorhold inde i Kjøbenhavn. Og hvorfor skal vi have alt dette. Det er, fordi denne ene Mand inde i Kjøbenhavn har opfundet det. Der er en eller anden, der har forlangt at faa et godt Embede. Jeg synes, at vi skal gøre alt muligt for at faa Loven forandret, og hvis vi skal have et Tilsyn, søge at faa det lagt under Toldvæsenet.

Skibsbygmester J. Ph. Jørgensen: Det var ogsaa vor Tanke, at Tilsynet burde være henlagt under Toldvæsenet. Det var med Hensyn til Tilsynet med Sejlskibene, at vi udtalte os i den Retning. Men Tilsynet med Dampfartøjer foregaa gennem Øvrigheden, saa kunde det være lige saa godt, at dette Tilsyn gik samme Vej, blev der sagt, og det kunde vi ikke sige noget til. Hvad Embedsmændene faar ud af det, kommer ikke i Betragtning. Hvorfor skulde Smaaskibene, som Carlsen omtalte, ikke være under Kontrol saa vel som alle andre Skibe? Det er en Betyggelse for vore Assuranceforeninger, at Skibene har, hvad der skal bruges om Bord: Kort og andre Ting. Mange Skibsforere skal selv holde sig med Kort, og det er ikke heldigt; der er mange, der har saa lasede Kort, at man næsten ikke kan se, hvad der staar paa dem, saa at de i Virkeligheden burde kasseres. Jeg synes, det er i den Henseende godt, at vi faar noget Tilsyn. Hvad Betalingen angaar — vi faar jo denne lille forøgede Udgift — skal jeg indrømme, at vi har Byrder nok. Men vi har ment at maatte gaa med dertil, og at vi saa senere kunde søge om at blive fritagen for denne Udgift, og jeg er temmelig sikker paa, at naar et Aarstid eller mere er gaaet, vil vi ogsaa nok blive lettet for den Byrde.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen: Da Loven staar som en Kendsgerning, vil jeg tillade mig at foreslaa, at vi gør Debatten om Spørgsmaalet saa kort som mulig. Jeg kunde tænke mig, at Generalforsamlingen fremkom med en Udtalelse, der lød omtrent saaledes:

»Det Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til at søge de med Gennemførelsen af Lov om Tilsyn med Sejlskibe Skibene paalagte pekuniære Ofre borttaget fra Skibene og overført paa Statskassen, gaar Generalforsamlingen over til næste Punkt paa Dagsordenen.«

Derigennem rammer man det, som er Hovedsagen: at søge Byrderne borttaget fra Skibene og overladt til Sta-

ten, Samfundet, som har Interesse i, at Lovens Bestemmelser gennemføres. Det er nemlig ikke Redernes Sag i og for sig. Det er Samfundet, som har ønsket Tilsynet. Følgelig bør det afholde de derved forårsagede Udgifter.

Skibsreder Carlsen: Jeg slutter mig ganske til Forslaget.

Havnefoged Møller: Vi har jo nu ved Lov faaet fastslaaet, at der skal være dette Tilsyn, og vi har efter Skibsbygmester Jørgensens Udtalelser faaet det saa billigt, som det vel kunde tænkes. Dog vilde det naturligvis være ønskeligt, om en Del af Byrderne kunde overlages af Statskassen saa snart som muligt, nemlig de pekuniære Ofre, som skal bringes alene for Tilsynet, ikke de Udgifter, som vil medgaa til Anskaffelse af Redskaber, vi ikke tidligere har haft. Vistnok alle Kredse vil kunne slutte sig til Ønsket om, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening vil arbejde hen til, at Skibene lettes for Byrderne til Tilsynet derved, at Statskassen overtager dem. Jeg indser godt, at for Øjeblikket er der ikke noget at gøre, men det gælder om at gøre Regeringen og altsaa Ministeriet, som har med Sagen at gøre, bekendt med de Tanker, som er raadende i Foreningen, og som gaar ud paa, at det er for meget at paalægge Rederne ikke alene de Udgifter, som forvoldes af Tilsynsloven, men ogsaa det pekuniære Offer til Synsmændene. Der vil Resolutionen være nogenlunde hensigtssvarende, blot det bliver præciseret derhen, at de pekuniære Ofre, som Rederierne maa bringe for at faa det Tilsyn, siden bør gaa over paa Statskassen.

Sekretæren: Med Hensyn til det af Skibsreder Carlsen rejste Spørgsmaal om, at Synet burde foretages af Toldvæsnet, vil jeg sige, at der maa være en Grænse for, hvor mange Embeder — om jeg saa maa sige — man kan paalægge Toldvæsnet. Naar man vedbliver at lægge slige Forretninger paa Toldvæsnet, vil der naas en Grænse, hvor Toldvæsnet forlanger en Betaling, enten direkte gennem forøgede Indtægter eller ved, at der ansættes flere Toldere. Paa den Maade kommer vi akkurat til samme Udgift for Statskassen som, hvis der ansættes et særligt Tilsyn. Men naar det er Tilfældet, forekommer det mig, at Skibsfarten er bedst tjent med at faa Tilsynet udført af søkyndige Folk, som har Forstaaelse af, hvad det drejer sig om, fremfor at faa Tilsynet udført af Folk, som i alt Fald kun rent tilfældigt kan være kyndige paa det Omraade. Det vil for eller senere føre til Udgift for Statskassen; om det kommer paa den ene Konto eller paa den anden, kan for saa vidt være lige meget. Jeg synes, at det er rimeligst at foretrække den Udgift, som bliver til Fordel for Skibsfarten selv; det er faktisk det, som sker, naar man udnævner Synsmænd, som først og fremmest skal være søkyndige.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Sejlskibsfartens fuldstændige Fritagelse for Afgiften i Henhold til Loven om Tilsyn med Sejlskibe vil jeg sige, at det er ved nøjere Eftersyn et meget ringe Beløb, der bliver Tale om som dens Udgift til Tilsynet. Naturligvis kan jeg fuldtud slutte mig til den Tanke, at det vilde være rart, om man kunde faa selv dette ringe Vederlag lagt over paa Statskassen, men jeg tror ikke, det let lader sig gennemføre. Alligevel er der naturligvis intet til Hinder for, at man straks fra første Færd af — som jeg forstaaer, at det nu vil ske — fremsætter Ønske derom. Der er imidlertid et lille Moment, som ogsaa har været gjort gældende indenfor Kommissionen, og som virkelig peger i Retning af, at en vis lille Del burde maaske Skibsfarten betale, nemlig den Omstændighed, at naar Skibene har deres Synspapirer i Orden efter foretaget Syn her, vil de blive godkendt, naar de kommer til engelske Havne. Det er paa den Maade dog en Beskyttelse. Jeg tror, det er det, som har været ledende for Kommissionen, da den gik med til, at en ganske lille Del af Udgiften skulde lægges over paa Skibene selv.

Følgende Resolution vedtoges enstemmig:

Idet Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til at søge de med Gennemførelsen af Lov om Tilsyn med Sejlskibe Skibene paalagte pekuniære Ofre borttaget fra Skibene og overført paa Statskassen, gaar Generalforsamlingen over til næste Punkt paa Dagsordenen. (Sluttet.)

Kjøbenhavn, d. 16. Juli 1909.

Konsul *P. Rechnittzer*, R. af D., der forleden ved Generalforsamlingen i Aarhus nedlagde sit Hverv som Formand i Dansk Sejlskibsrederi-Forening, naar, efter hvad der meddeles os, i disse Dage modtaget Sølvkorset.

Vi tager næppe fejl, naar vi sætter denne Udnævnelse i Forbindelse med det omfattende og fortjenstfulde Arbejde, som den afgaaede Formand gennem den Række Aar, i hvilken Dansk Sejlskibsrederi-Forening har eksisteret, har nedlagt i denne til Held og Fremgang for Sejlskibsfartens Interesser.

Saltlastepladsen Ras Dimas i Tunis. Det kan muligvis have Interesse for Skibsredere at faa følgende Oplysninger, som et Kristiania-Rederi har modtaget fra en af sine Kaptajner, om Saltlastepladsen Ras Dimas i Tunis. Dette Sted ligger c. fem engelske Mil Nord for Mahdia. Kaptajnen skriver:

»Udsigterne for Ekspedition her er meget mørke og mindste Bris eller Søgang umuliggør Arbejde. En svensk Damper har nu ligget her i 19 Dage og har ikke lastet de sidste 6 Dage, ligesom den ogsaa laa en hel Uge, før den kunde begynde. I denne Tid har den to Gange maattet dampe til Søs for Uvejr. En tysk Damper har ligget her en hel Uge uden endnu at have paabegyndt Lastningen. Man maa selvfølgelig ligge med Damp paa Hovedkedlen stadig for det Tilfælde, at man bliver nødt til at staa til Søs.»

Tre Dage senere skriver samme Kaptajn:

»I Dag skulde man efter Sigende begynde at laste baade os og den før omtalte tyske Damper, men der er ikke Tegn til noget Arbejde at se, til Trods for at Vejret er godt. Man betaler her 8 d. pr. Ton for Lastning og Skibsudgifter, hvilket jo er meget dyrt.» (Norg. Sjøfartst.)

En engelsk Skibskaptajn, *Robert Adams* i Tranmere i Cheshire, har fornylig opfundet en ny kunstlig Horisont, der siges at være brugbar ved astronomiske Observationer ude til Søs. Dette bekræftes ved, at en Skibsfører har meddelt »Shipp. Gaz.», at den patenterede, kunstige Horisont har gjort ham god Tjeneste i laaget Vejre.

Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Isafjord: Den 11. Juli spredt Is i Huna-bugten, næsten landfast ved Geirrolfsgnupr; nordøstlig Kuling.

Rettelse. I Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 70, omhandlede Nat-Skydeøvelser paa Saltholms Flak, der fandtes offentliggjort her i Bladet d. 13. ds., er indlobet en beklagelig Trykfejl ved Angivelsen af det Felt, i hvilket Skydningen foregaar.

Vi gengiver i den Anledning nedenslaaende den paa-gældende Del af Bekendtgørelsen, idet vi iøvrigt henviser

til Efterretninger for Søfarende Nr. 1576 i nærværende Nummer af Bladet:

Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Saltholms Flak. Sundet.

Den 2den, 3die, 10de, 13de og 20de September d. A. afholdes efter Mørkets Frembrud Skydeøvelser paa Flakket Nord for Saltholm. Skydningen foregaar i sydlig Retning paa den Del af Flakket, hvor Dybden er under 5,6 m og fra Skibo og Fartøjer, der befinder sig Syd for Breddeparallellen paa 55° 42,5 N. Br. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig til det Felt, der ligger mellem Søgelysene og Saltholms Nordkyst.

Fragtmarkedet.

Den med saa megen Spænding imødesete Sammenkomst i forrige Uge mellem de skotske Grubeejere og Arbejderne forte ikke til noget Resultat, og medens disse Linier skrives er Situationen endnu meget uklar. Grubejerne i Skotland har erklæret at ville nedsætte Arbejdernes Lønninger fra d. 26. ds., men det er stadig ikke udelukket, at et Kompromis opnaaes. De seneste Efterretninger gaar ud paa, at Situationen ser værre ud, end den vistnok i Virkeligheden er, men hvorom allting er, skulde der udbryde Strejke, vil det blive en meget alvorlig Historie for Skibsfarten. Den nærmeste Fremtids Begivenheder imødeses derfor med største Interesse. I næste Uge begynder »miners holidays« i Skotland, hvilket yderligere volder en Del Vanskeligheder i Afskibsningsforholdene, foruden at en Mængde Tonnage er kastet ned paa de engelske Markeder, som er decideret svagere. I det hele taget har Tendensen for Kulfragter været nedadgaaende i alle Retninger undtagen til La Plata, hvortil der er en lille Stigning at konstatere som følge af det daarlige Returnarked. For prompt Lastning fra La Plata har det været næsten ganske umuligt at placere Juli Tonnage, selv til betydelige Reduktioner. Et Par Baade sluttedes til 13/6 og 13/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men herefter har der intet været gjort. Det er uheldigt nok, at La Plata ligger saa usselt, eftersom Tonnage, der losses dernede, nu utvivlsomt maa søge op til Mexico Golfen, hvor Tommerfragterne i den senere Tid har været i Stigning. Følgen vil da være, at disse Træfragter vil falde. Iøvrigt ligger Markedet i U. S. nogenlunde fast, selv om der ikke gøres meget. For Tommer betalles indtil 78/9 to Havne U. K. og/eller Kontinentet, 80/ tre Havne, 85/ to italienske Havne, 108/9 Buenos Aires, 110/ à 111/3 Rosario. For Kul fra Baltimore eller Filadelfia betalles 9/3 Livorno. Østen er fløv med faa Laster. Fra Kurrachi kan faas 13/6 til udsøgt Havn pr. Juli/August. Fra Middelhavet er Fragterne ligesaa slette som de hele Tiden har været de sidste Maaneder, men derimod viser Sortehavet etc. en Del mere Aktivitet, og bedre Rater har været betalt fra Azow og Donauen saavel for prompt som for senere Lastning. Fra Azow sluttedes der store Baade til 7/9 »any«, 8/3 Hamburg pr. ult. Juli og fra Donauen til 7/9 Rotterdam direkte, prompt, 8/10½ L. H. A. R., 9/4½ Hamburg pr. 1.—20. August. En prompt Damper paa c. 3,800 Tons akcepterede 10/3 pr. Ton Salt Eupatoria/St. Petersburg. Østersømarkedet er paa det nærmeste uforandret, og vi kan i det væsentligste henholde til forrige Uges Noteringer.

Kulfragterne er, som foran berørt, lavere i de fleste Retninger, særlig til Middelhavet, men ogsaa til Østersøen er de meget fløve, da Udbudet af Tonnage overstiger Efterspørgselen. Der har gennemgaaende været sluttet særdeles livligt og blandt de sidste Befragtninger fra Øst-

kysten nævner vi: 3/3 à 3/6 Kronstadt, 3/6 à 3/7½ Swinemünde eller Pillau, 3/9 Lübeck (2300), 3/4½ Königsberg (4500 Tons med 850 Tons Losning), 3/7½ (2200), 4/6 Blyth/Bandholm (950), 4/ Melhil/Horsens (1000), 4/9 Grimsby/Rostock (800), 3/1½ Tyne/Hamburg (2000), 5/6 à 5/9 Genua (4000/5000), 5/6 Piræus eller Konstantinopel (3500). — Fra Cardiff sluttedes bl. a. til 4/3 à 4/4½ Kronstadt (2800/3500), 4/9 Libau (1500), 4/4½ Kjøbenhavn (2200), Fres. 4½ St. Nazaire, 6½ à 7 Algier, 6¾ à 7¼ Marseille, 6/6 à 6/9 Barcelona, 5/6 à 5/9 Genua, 4/9 à 5/6 Neapel, 6/ à 6/6 Venedig. 5/6 à 5/9 Aleksandria, 5/ à 5/3 Port Said, 8/6 Bombay, 6/6 Madeira eller Las Palmas, 12/3 à 12/6 nedre La Plata Havn.

Havarier og Forlis.

Komet, Dpsk. af Königsberg, kom d. 12. ds. paa Grund ved Vang paa Bornholm. Skibet, der har en Ladning Kul inde, er løk og har c. otte Fod Vand i Lastrummet. Svitzers assisterer.

Dana, Dpsk. af Haugesund, kom d. 13. ds. paa Rejse fra Skotland til Petersburg paa Grund paa Middelgrunden, men kom efter at have lossat noget af Ladningen, atter flot med Svitzers Assistance.

Sommerstad, norsk Dpsk., er paa Rejsen fra Wiborg til Aleksandria indkommet hertil med Skade i Bunden, og er blevet undersøgt af Dykker. Skibet maa repareres, for Rejsen kan fortsættes til Bestemmelsesstedet.

Blotberg, Dpsk. af Rotterdam, der, som meddelt, d. 11. ds. kom paa Grund paa Lillegrunden, er nu af Svitzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn for at undersøges.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 10. ds. løb en Fragtdamper, bygget for Regning et ny-stiftet Dampskibsselskab i Antwerpen, Compagnie Belge & Scandinave, af Stabelen fra Flensborg Skibsværft. Skibet, der fik Navnet »Minister Helleputte«, har følgende Hoveddimensioner: Længden mellem Perpendikularerne 279', største Bredded 41' 5", Dybde (moulded) 18' 11" og en Lastevne paa c. 3,200 Tons.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker 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 8./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Tunis 14./7. til Piræus. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 14./7. til Valencia. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Bergen 15./7. sydpaa. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Esbjerg 15./7. til Riga. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 14./7. til Petersburg. — Arkansas, Petersen, afg. Antwerpen 10./7. til Newport. — Arno, Struberg, ank. Riga 13./7. — Aurora, Fischer, ank. Pillau 13./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Dunkerque 13./7. til Havre. — Beira, Lange, afg. Kotka 14./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 12./7. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Hanstholm 11./7. til Palma. — Christian IX, Holm, ank. her 13./7. — Dagmar, Bogvad, afg. Nice 13./7. til Marseille. — Douro, Soberg, afg. Lissabon 10./7. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 13./7. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Dartmouth 13./7. til Frederikshavn. — Frederik, Thomsen, ank. her 12./7. — Garonne, Kromann, pass. Brunshüttel 14./7. for Bordeaux. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 15./7. til New York. — Hjelm, Sørensen, ank. her 9./7. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersburg 13./7. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 13./7. — Kasan, Hansen, ank. Libau 13./7. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 26./6. til Boston. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunshüttel 14./7. for Havre. — Kursk, Gommesen, ank. Frederikstad 14./7. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 14./7. — Loire, Caignou, afg. herfra 14./7. til Petersburg. — Louise,

(Fortsættes Side 423.)

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 Højde 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.

1575. Fyrskib udlægges. Sorte-Rende. Kalleboer. Sundet. Den 1ste September 1909 udlægges Fyrskibet i Kalleboer. Det inddrages den 1. December.

1576. Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Saltholm-Flak. Sundet. Den 2den, 3die, 10de, 13de og 20de September 1909 afholdes efter Mørkets Frembrud Skydeøvelser paa Flakket N. for Saltholm. Skydningen foregaar i S-lig Retning paa den Del af Flakket, hvor Dybdet er under 5,0 m, og fra Skibe og Fartøjer, der befinder sig S. for Breddeparallellen paa 53° 42' N. Br. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig til det Felt, der ligger mellem Søgelysene og Saltholm N.-Kyst.

Kjøge-Bugt. Sundet. Den 2den, 3die, 10de, 13de og 20de September 1909 afholdes efter Mørkets Frembrud Skydeøvelser i Kjøge-Bugt. Skydepladsen begrænses af Breddeparalleller gennem Skillinge Kro og Mosede-Klint. Skydningen foregaar i V-lig Retning fra Skibe eller Fartøjer, der befinder sig 2 Sm fra Land. Naar der skydes, belyses Pladsen 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 Land.

1577. Dampskib inddraget. Spodsbjerg 658. Store-Bælt. Havundersøgelser-Dampskibet »Thor«, som var udlagt i 1^o Sm 658, for Fyret paa Spodsbjerg Færgebro, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 653. Kjøbenhavn 1909).

1578. Nærmere Bestemmelser for Signalerne for Vandstanden i Drogden. Sundet. For at Variationerne i Vandstanden i Drogden, der meddeles gennem Signaler, som vises ved Nordre-Rose Fyrtaarn og ved Dragør Lousins, skal kunne angives for hver 0,1 m i Stedet for som nu for hver 0,2 m, vil Signalsystemet fra den 1ste September d. A. blive udvidet saaledes:

Nordre-Rose Fyrtaarn. Om Dagen. En Stander, højest paa Mastetoppen i Forbindelse med et af de gældende Signaler, betyder, at Talværdien af den ved dette opgivne Vandstand reduceres med 0,1 m.

Om Natten. En hvid Lanterne, vist tværs ud for og i Højde med eneste eller

*) Reduktionsbel for Omsæmning af danske Fod og Favnne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

trin for indgaende Skibe. 51° 7' N. Br. 1° 20', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 369. Kjøbenhavn 1909).

1600. Mole bygget. Fyr og Taagesignal. Heysham Harbour. Morecambe Bay. England V.-Kyst. Omtront den 15de Juli 1909 tændes paa Yderenden af den ny S.-Mole ved Heysham Harbour to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 8 og 6 m. Molen strækker sig fra Fyrene e. 300 m S. 77° Ø. hen til e. 70 m S. for det S.-lige Hoved ved Indløbet til Havnen. Naar Skib ventes, gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 30. Sek. slaas Tre-Slag. De midlertidige røde, faste Fyr paa Moleus Yderende er slukket. 54° 2' N. Br. 2° 56' V. Lgd.

1601. Taagesignal paa Fyrskibe forandret. England V.-Kyst. Taagesignalerne paa følgende Fyrskibe er nu forandret saaledes:

Carnarvon Bay Fyrskib. To Stod, dybt, højt, hver 1 Minut.
Morecambe Bay Fyrskib. Tre Stod, dybt, højt, hver 1 Minut.

Bahama Bank Fyrskib. To Stod, langt, kort, hver 1 Minut. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1239. Kjøbenhavn 1909).

1602. Fyrskibet »Dauant Rock« atter udlagt. Cork. Irland. Fyrskibet »Dauant Rock« er atter udlagt paa Station og det midlertidige Fyrskib inddraget. 51° 43' N. Br. 8° 15' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1474. Kjøbenhavn 1909).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1603. Fyr forandret. Puerto de Lequeitio. Spanien. Det røde, faste Fyr paa Bølgebryderen ved Puerto de Lequeitio er forandret til et grønt, fast Fyr. 43° 22' N. Br. 2° 30' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1146. Kjøbenhavn 1909).

1604. Fløjteters Farve. Rio del Rey og Kamerun Flod. Kamerun. Afrika. Fløjtetønden i Mündingen af Rio del Rey er nu rød. 4° 15' 48" N. Br. 8° 43' 30" Ø. Lgd. Fløjtetønden i Mündingen af Kamerun Flod er rød. 3° 44' 0" N. Br. 9° 23' 18" Ø. Lgd.

1605. Fyr slukket. Porto das Lagas. Ilha do Pico. Azorerne. Ved Porto das Lagas er de to røde, faste Fyr slukket.

1606. Baake opført. Channel Rock. Eastern Bay. Great Wass Island. Maine. Foreøede Stater i Nord-Amerika. En rød, 11 m høj Stage med en rød, liggende Tonde paa Toppen er rejst paa Channel Rock, 1^o Sm. S., 2^o 2/3 Ø. fra Enns Rock Baake, og 1/2 Sm S. 79^o V. fra Harward Island venstre Kant.

1607. Baake opført. Pumps Ledge. Western Entrance. Moosabec Reach. Maine. En rød, 11 m høj Stage, med en rød, liggende Tonde paa Toppen er rejst paa Pumps Ledge, 1^o Sm N. 36° V. fra Outer Ram Island højre Kant, og 1/2 Sm S. 36° Ø. fra Fessenden Ledge Baake.

1608. Grundt Sted. Boston Harbor. Massachusetts. Et Sted med 7^o m Vand har dannet sig Ø. for den rød og sort vandret stribede Spiritoude ved Lossepladsen, 1 1/2 Sm N. 19° Ø. fra The Graves Fyr. 1 Kbl N. for Tonden er Dybden 11 m, og i 1 1/2 Kbl Afstand rundt om Tonden er der 18 m. Et Sted med 18 m ligger 2^o Sm. N. 19° Ø. fra The Graves Fyr. Da Stedet benyttes som Losseplads, bør man faa rigeligt uden om Tonden.

1609. Fyrskibet »Boston« midlertidig ombyttet. Boston Harbor. Massachusetts. Fyrskibet »Boston« Nr. 54 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 66. Fyr og Taagesignaler er uforandret.

1610. Tonde inddraget. Robbins Reef. New York Upper Bay. Lystonden, som til Forsøg var udlagt (mt V. for Robbins Reef Klokketonde Nr. 13 1/2, er inddraget efter at være beskadiget ved Paasejling. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1483. Kjøbenhavn 1909).

underste Lanterne i et af de gældende Signaler, betyder, at Talværdien af det højeste Tal af de to, hvor imellem Vandstanden opgives af ligge, reduceres med 0,1 m.

Drager Løbshus. Om Dagen. I Nærheden af Løbshuset vises paa en Signalmast med Rød, Grønt og Hvid de samme Signaler som ved Nordre Rose Fyrtaarn. Disse Signaler afløses paa samme Maade og har samme Betydning som Signalerne ved Nordre-Rose Fyrtaarn.

Om Natten. En hvid Lanterne, vist tværs ud for og i Højde med den underste Lanterne i et af de gældende Signaler betyder, at Talværdien af det højeste Tal af de to, hvor imellem Vandstanden opgives af ligge, reduceres med 0,1 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2701. Kjøbenhavn 1908).

1579. Fyrskibet »Gjelder-Havn« midlertidig inddraget. Bøstøen. Fyrskibet »Gjelder-Havn« er midlertidig inddraget.

1580. Fyrtaarns Farve forandres. Kildaaey. Brødtjørn. Island V. Kyst. I Sommeren 1909 males Ellidney Forbygning hvid med et rødt Bælte paa den nordside Del. (Islandske Løds, Side 43. Fyr-Port. Nr. 556).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1581. Fyr forandret. Skæggøns. Kalmarsund. Sverrig. Skæggøns første Fyr er forandret og viser nu grønt Lys fra N. 10° Ø. til N. 21° Ø., hvidt Lys fra N. 21° Ø. til N. 31° Ø., rødt Lys fra N. 31° Ø. til N. 44° Ø., rødt Lys fra S. 7½° V. til S. 19° V., hvidt Lys fra S. 19° V. til S. 37° V. Lyseveien: 11 Sm for hvidt, rødt og grønt Lys. (Kort Nr. 2046). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 282. Kjøbenhavn 1909).

1582. Fyr forandret. Stora Juten. Bräviken. I Stora Juten Fyr er indsat en grøn Vinkel fra N. 65½° Ø. til N. 69½° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 284. Kjøbenhavn 1909).

1583. Fyr forandret. Koppabo. Bräviken. Koppabo Fyr er nu forandret til et Fyr med To-formørkelse hver 10 Sek. Lyset er hvidt fra Land til S. 41° Ø., rødt fra S. 41° Ø. gennem S. til S. 58° V., grønt fra S. 58° V. til S. 72° V., hvidt fra S. 72° V. til S. 78° V., rødt fra S. 78° V. til Land. Lyseveien: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt, 3 Sm for grønt Lys. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 283). Kjøbenhavn 1909).

1584. Grunde afmærket. Jungfrusund—Hangt. Fjuse Bugt. Finland. S. for Nørre Høskær Nya Grund er udsat en rød Stage med Kost. 59° 55' N. Br. 22° 22' 33" Ø. Lgd.

S. for Jungskärs Grund er udsat en rød Stage med Kost. 59° 55' N. Br. 22° 26' 0" Ø. Lgd.

1585. Tønder til den maatte Mil. Nenkrug. Danziger Bucht. Tyskland. De røde Bankelønder I og 4 ved den maatte Mil ved Nenkrug, er kærtrødt og ser ud som røde Stumplønder. Paa hver Tønde er anbragt en Stage med Flag. I August 1909 ombyttes begge Tønder med Bankelønder.

1586. Fyrskibet »Adler-Grund« efter udlagt. Fyrskibet »Adler-Grund« er efter udlagt paa Station og Reservetyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1056. Kjøbenhavn 1909).

1587. Vrag afmærket. Howacht Bucht. Et Vrag er sunket i Howacht Bucht, c. 3 Sin S. for Fjøljetønden »Fluggeand W.«. Vraget er foreløbig afmærket med en Tønde med rødt Flag. 54° 21' N. Br. 10° 45' Ø. Lgd.

1588. Tønde flyttet. Als-Sund. Lille-Bælt. Den sorte Spidstønde med Top-betegnelsen 2 ved Arniekl Grund i Als-Sund er flyttet N. hen i 12 m Vand. 54° 58' 22" N. Br. 9° 45' 32" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

1589. Fyr forandret. Marstrand. Sverrig. I Marstrand Fyr er indsat en grøn Vinkel fra N. 22½° V. til N. 18½° V., i øvrigt uforandret. (Kort Nr. 186). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 300. Kjøbenhavn 1909).

1590. Fyrskibet »Fladen« midlertidig ombyttet. Fyrskibet »Fladen« er midlertidig ombyttet med Reservetyrskib Nr. 18, mærket »Reserve«.

1591. Fyrtårner forandret. Norge. Lagnandslønnen Fyrtårne, Kristiansund S., er forstærket over Lobel mellem Øksø og Grunnungen. Jøngelønsfjær Fyrtårne viser grønt Lys fra den tidligere Lysegrøns S. 48° V., fri N. om Gunneløven og Krossødden, til S. 39° V. I øvrigt uforandret.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1592. Fyr forandret. Norge. Søndre Kalland Fyr viser hurtigblinkende rødt Lys fra S. 66° V., fri V. om Røveskjær og Ø. om Kraaka, til Lysegrøns S. 72° V., fri S. om Svannøln. I øvrigt uforandret.

Fludholmen Fyr viser hvidt Lys med To-formørkelse i Stedet for rødt, fast Lys fra S. 30° V. til S. 18° V., fri V. om Haulhaen og Kolneshølene. I øvrigt uforandret.

Sørhaugen Fyr viser grønt Lys fra N. 77° V., fri N. om Vestre Skollen, til N. 59° V., fri N. om Skarholmene. I øvrigt uforandret.

Fyrtårnerne Garpskjær, Osnesøvlen og Kralen brænder fra 15de Juli til 31de Maj.

1593. Vrag borttages. Gurthaven. Elbon. Tyskland. Vraget af »Strømholia«, der ligger sunket tæt ved Bolværket Alle Liebe, skal borttages. Et Dykkerskib, der viser de sudvanlige Signaler, ligger ved Vraget. Stedet skal passeres saa langsomt som muligt og i størst mulig Afstand.

1594. Mærke til Dymaling. Aussen Jæde. Paa et Vrag, som ligger sunket paa Jædeplæne, er til Brug ved Opvinding anbragt en Mast med flere Kurve.

1595. Tønde flyttet. Ledøje. Aussen Jæde. Da Watt-Farvandet har forandret sig, er den røde- og sorte sirlibede Splirønde Ledøje flyttet til 59° 44' 20" N. Br. 8° 27' 32" Ø. Lgd.

1596. Fyr tændt til Forsøg. Pollendam. Zunderzee. Holland. Paa V.-Enden af Pollendam er til Forsøg tændt et hvidt Lyfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn Ø., Sek. Mørke 2. Sek. Flammens Højde: 4, m. Fyrtæl. 53° 11' 31" N. Br. 5° 20' 24" Ø. Lgd.

1597. Taagesignal oprettet. Schevevingen. Taagesignalet, som gives med Taagehorn paa Fiskerhavens S.-Mole ved Schevevingen, er nu i Virksomhed. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1353. Kjøbenhavn 1909).

1598. Fyr forandret. Piip Tahak. Philippe. Kranteloen. Schælle. Kranteloen have Fyr er flyttet Hd. til 51° 15' N. Br. 4° 18' Ø. Lgd., saa at Mærket for det Ø.-lige Udlob af Pas van Kranteloen nu er Kranteloen Fyr overet i S. 89° V. I Philippe Fyr er den øvre røde Vinkel forstørret til over den røde og sort vandret sirlibede Kugletønde Nr. 66 med Kors. 51° 15' N. Br. 4° 18' Ø. Lgd.

I Piip Tahak Fyr er den grønne Vinkel forstørret til over Spidstønde Nr. 65. 51° 14' N. Br. 4° 20' Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1599. Løb aabnet. Admiralty Harbour. Dover. England. Det Ø.-lige Indløb til Admiralty Harbour er nu aabnet, men da det ikke endnu er belyst, bør det kun benyttes om Dagen. Farten maa ikke overstige 6 Knob. Udgaaende Skibe har For-

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1611. Fyr slukket. Gudsens Point, Hillsboro Bay, Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Gudsens Point Fyr er permanent slukket, men Baaken bibeholdes som Dagmærke.

1612. Fyrbaake forandret Farve. Crooked River, St. George Sound, Florida. Baaken til Crooked River forreste Ledefyr er malet lyserød. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1493. Kjøbenhavn 1909).

1613. Tønderes Plads. Horn Island Pass, Mississippi. I Horn Island Pass ligger nu følgende Tønder saaledes:

Channel lodret strilbende Spidsstønde, ved Indløbet til det gravede Lob over Barren, i 8, m Vand, fra Horn Island Fyr i S. 47 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Round Island Fyr i S. 33 $\frac{1}{2}$ ° Ø. West Bank Stumpstønde Nr. 1 i 4, m Vand, fra Horn Island Fyr i S. 52 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Round Island Fyr i S. 33 $\frac{1}{2}$ ° Ø. East Spit Spidsstønde Nr. 2 fra Horn Island Fyr i S. 44 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Round Island Fyr i S. 36 $\frac{1}{2}$ ° Ø. East Bank Spidsstønde Nr. 2 A, fra Horn Island Fyr i S. 47 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Round Island Fyr i S. 39 $\frac{1}{2}$ ° Ø. West Bank Stumpstønde Nr. 1 A i 5, m Vand, fra Horn Island Fyr i S. 62° V., og fra Round Island Fyr i S. 36 $\frac{1}{2}$ ° Ø. East Bank Spidsstønde Nr. 2 B i 7, m Vand, fra Horn Island Fyr i S. 54 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Round Island Fyr i S. 44 $\frac{1}{2}$ ° Ø. West Spit Stumpstønde Nr. 3 i 7, m Vand, fra Horn Island Fyr i S. 84° V., og fra Round Island Fyr i S. 45° Ø. Turn Spidsstønde Nr. 4 i 5, m Vand, fra Horn Island Fyr i N. 81 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Round Island Fyr i S. 46 $\frac{1}{2}$ ° Ø. West Spit Stumpstønde Nr. 5 i 7, m Vand, fra Horn Island Fyr i N. 83 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Round Island Fyr i S. 45 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Horn Island Point Spiritstønde Nr. 5 A i 6, m Vand, fra Pascagoula River Entrance Fyr A i S. 2° V., og fra Horn Island Fyr i N. 82 $\frac{1}{2}$ ° V. Horn Island Point Spiritstønde Nr. 5 B, fra Pascagoula River Entrance Fyr A i S. 4 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Horn Island Fyr i N. 82 $\frac{1}{2}$ ° V.

1614. Fyr tændt. Texas City Channel, Galveston Bay, Texas. Ontrent den 10de Juli 1909 tændtes Texas City Channel Fyr Nr. 1 efter paa den gneopførte Baake. Saa vel Baake som Fyr er uforandret. 29° 21' 9" N. Br. 94° 47' 37" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 260. Kjøbenhavn 1909).

1615. Fyr tændt. Texas City Channel, Galveston Bay, Texas. Ontrent den 10de Juli 1909 tændtes Texas City Channel Nr. 1 A, hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 9, m. Det vises fra et sort Fyrhus paa en Baake, som staar i 7, m Vand paa S-Siden af den gravede Rende, 1 $\frac{1}{2}$ Sm N. 63 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Texas City Channel Fyr Nr. 1. 29° 21' 36" N. Br. 94° 48' 40" V. Lgd.

1616. Fyr tændt. Texas City Channel, Galveston Bay, Texas. Ontrent den 10de Juli 1909 tændtes Texas City Channel Nr. 3 A hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 9, m. Det vises fra et sort Fyrhus paa en Baake, som staar i 2, m Vand, 1 $\frac{1}{2}$ Sm N. 75° V. fra Texas City Channel Fyr Nr. 3. 29° 22' 28" N. Br. 94° 51' 21" V. Lgd.

1617. Fyr tændt. Morgan Point Channel, Galveston Bay, Texas. Ontrent den 10de Juli 1909 tændtes Morgan Point Channel røde, faste Fyr. Flammens Højde: 4, m. Det vises fra en rød Pæl, som staar i 1, m Vand paa S-Siden af Indløbet til den gravede Rende fra San Jacinto Bay til Cedar Bayou, Galveston Bay NV-Ende, $\frac{1}{2}$ Sm S. 86 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Old Tower. 29° 41' 18" N. Br. 94° 57' 46" V. Lgd.

1618. Fyr tændt. North Jetty, Cedar Bayou, Galveston Bay, Texas. Ontrent den 10de Juli 1909 tændtes North Jetty hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 6, m. Det vises fra en sort Pæl, som staar i 1, m Vand, ved Yderenden af North Jetty ved Indløbet til Cedar Bayou, 1 $\frac{1}{2}$ Sm N. 20 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Mesquite Knoll. 29° 40' 45" N. Br. 94° 56' 31" V. Lgd.

1619. Midlertidigt Fyr tændt. Yalkubu Point, Yucatan N-Kyst. Indtil et Fyrtårn bliver opført paa Yalkubu Point, er et midlertidigt, hvidt Blinkfyrtændt paa Pynten. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 11 Sm. Fyrrapparat af 4de Orden. Hvid, c. 9 m høj Fyrlaake. 21° 32' N. Br. 88° 37' V. Lgd.

1620. Fyr forandret. Cartagena, Colombia. Fyret paa San Domingo Batteri er forandret til et hvidt Blinkfyrtændt, der hver 14 Sek. viser Et-Blink, Blink 4 Sek.,

Kruse, ank. Königsberg 14./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 7./7. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 9./7. — Morsø, Oest-Jacobsen, pass. Brunsbüttel 31./6. for Antwerpen. — Moskov, Jonsen, ank. Riga 13./7. — Nicolai 11, Clauson-Kaas, ank. Cartagena 14./7. — Nordjylland, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 15./7. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisencette, afg. Antwerpen 14./7. hertil. — Omsk, Harder, pass. Holtenau 15./7. for Libau. — Oscar 11, Hempel, ank. hertil 15./7. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 3./7. hertil. — Perm, Christensen, ank. Libau 7./7. — Pregel, Iversen, ank. hertil 15./7. — Riberhuus, Bonnelykke, ank. Riga 15./7. — Saga, Wiberg, afg. Riga 13./7. til Antwerpen. — Saxo, Larsen, ank. Antwerpen 1./7. — Texas, Mühlendorff, afg. Danzig 13./7. til Trångsund. — Tiber, Beck, afg. Neapel 11./7. til Catania. — United States, Wulff, ank. New York 13./7. — Viking, Meyer, ank. Stettin 11./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, afg. Newcastle 27./6. til Gulfhort. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Campbellton 6./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newcastle N. B. 7./7. — Wladimir Reitz, Olsen, pass. Algier 6./7. for Aarhus. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Chatham 3./7. til Manchester. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kronstadt 9./7. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, ank. Kjøbenhavn 13./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Halifax 10./7. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 20./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 8./7. til Dunkerque. — Newa, Dahl, ank. Petersborg 10./7.

Vesterhavet. Nautik, Nielsen, afg. Råfsö 12./7. til Petersborg. — Nordsoen, Gram, ank. Rivadesella 9./7. — Niobe, Jessen, ank. Riga 9./7. — Nexos, Basse, pass. Helsingør 12./7. til Barrow. — Gerda, Iversen, ank. Sikeä 12./7. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 12./7. for Bristol. — Fylla, Lauritsen, afg. Reval 12./7. til London. — Bodil, Uldall, ank. Brest 10./7. — Napoli, Brinch, afg. Ghent 12./7. til Neufahrwasser. — Dagmar, Mathiasen, afg. Råfsö 7./7. til Huelva. — Norma, Schiff, afg. Methil 13./7. til Eshjerg. — Alfa, Sorensen, ank. Perm 12./7. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Liban 9./7. — Laura, Petersen, afg. Wartsala 10./7. til Middlesbro. — Hebe, Gregersen, ank. Uleåborg 7./7. — Inger, Larsen, afg. Grangemouth 10./7. til Horsens. — Johanne, Mikkelsen, ank. Eshjerg 11./7.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Ystad 12./7. — I. N. Madyvig, Hahn, ank. South Shields 11./7. — Hamlet, Jørgensen, afg. Aehangel 5./7. — Helge, Olsen, afg. Petersborg 9./7. — Rolf, Reese, ank. Dunkerque 3./7. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Petersborg 11./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Trångsund 9./7. til Sunderland. — London, Bom, ank. Swinemünde 4./7. — Paris, Tholander ank. Blyth 12./7. — Bryssel, Kaas, ank. Rotterdam 12./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Burntisland 12./7. — Wien, Boeck Hansen, afg. Swinemünde 13./7. til Riga. — Roma, v. Thun, ank. Rufisque 6./7.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Swinemünde 14./7. — Helga, Vaaben-Hansen, ark. Neufahrwasser 13./7. — Martha, Christensen, afg. Kjøbenhavn 15./7. — Elna, Ratje, ank. Antwerpen 7./7. — Therese, Pedersen, ank. Antwerpen 8./7. — Simone, Møller, ank. Tynen 10./7. — Jeanne, Löffler, ank. Neufahrwasser 11./7. — Vera, Riso, afg. Aehangel 9./7. — Daisy, Lagesen, afg. Rouen 13./7.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Kristinestad 14./7. til Råfsö. — Alexy, Lorentzen, afg. Swansea 13./7. til Dieppe. — Dagny, Sorensen, ank. Marseille 10./7. — Mary, Clausen, ank. Tynen 14./7.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, ank. Rotterdam 7./7. — Russia, Poulsen, ank. Havre 11./7. — Carl Hecksher, Starck, afg. Swinemünde 13./7. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 11./7. — Normannia, Erichsen, afg. Wiborg 11./7. — Euxinia, Lund, ank. Rotterdam 8./7. — Canadia, Jespersen, ank. Santos 13./7. — Livonia, Skov, ank. Kronstadt 10./7.

Bstersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Randers 14./7. — Patria, Dam Larsen, ank. Kronstadt 13./7. — Gratia, Sorensen, afg. Hull 9./7. — Astoria, Neergaard, afg. Santiago 7./7.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Windau 9./7. — Gallia, Nielsen, ank. Kronstadt 10./7. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Ghent 10./7. — Sarmatia, Pedersen, afg. Grimshy 8./7. — Kotonia, Rasmussen, ank. Rotterdam 11./7.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Petersborg 7./7. — Granaria, Nielsen, afg. Norfolk 10./7. — Carbonia, Mathiasen, ank. Hamburg 11./7. — Estonia, Winckler, ank. Narva 10./7.

(Fortsættes Side 425.)

Dan. Fionia, Hausen, ank. Bodo 8./7. — Selandia, Troensegnard, ank. Windau 10./7. — Secalia, Jensen, afg. Moss Point 23./6. — Frumentia, Andersen, ank. Rotterdam 11./7. — Boscia, Skovgaard, afg. Methil 10./7.

Ocean. Philadelphia, Horu, afg. Rotterdam 3./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. West Hartlepool 10./7. — Brattingsborg, Suenson, ank. Petersborg 13./7. — Flynderborg, Andersen, ank. Rotterdam 10./7. — Fredensborg, Fischer, ank. Sunderlaud 13./7. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Tyne 8./7. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Kronstadt 10./7. — Kronborg, Jensen, afg. Rouen 13./7. til Barry. — Rosenborg, Schultz, afg. Kjøbenhavn 13./7. til Makslaks. — Skanderborg, Jensen, ank. Genua 11./7. — Stegelborg, Lund, afg. Cardiff 9./7. til Spezia. — Stjerneborg, Lnd, afg. Koivusari 10./7. til Hull. — Søborg, Hansen, ank. Stettin 11./7. — Uraniensborg, Schmidt, afg. Genua 6./7. til Bongie.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Stettin 10./7. — Klampenborg, Winther, ank. Petersborg 11./7. — Marselisborg, Larsen, afg. Huelva 6./7. til Aalborg. — Silkeborg, Pedersen, afg. Hull 14./7. til Kronstadt. — Skodsborg, Agerlin, afg. Newport 2./7. til Sfax. — Tuborg, Schmidt, ank. Hull 12./7. — Ulfborg, Jørgensen, ank. Terouzen 13./7. — Vordingborg, Petersen, afg. Emden 12./7. til Tynen.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Torneå 12./7. — Dansborg, Kühl, ank. Petersborg 21./6. — Jægersborg, Larsen, afg. Petersborg 8./7. til Calais. — Kallundborg, Nielsen, er ank. Kjøbenhavn. — Taarnborg, Matzen, afg. Windau 14./7. til Zaandam eller Amsterdam.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Tyne 8./7.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Villa Real 10./7.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Ghent 8./7.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Kronstadt 9./7. — Peter Mærsk, Bergesen, afg. Burntisland 9./7. til Kronstadt.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Aarhus 14./7. til Petersborg.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Hungerburg 11./7.

Det Østasiatiske Kompagni. Cathay, Kruse, afg. Antwerpen 7./7. til Port Said. — Indieu, Berg, pass. Perim 11./7. for Hongkong. — Siam, Cortsen, pass. Shanghai 9./7. for Hankow. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 3./7. — Chmpon, Hansen-Raun, ank. Middelsborg 13./7. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 10./7. Colombo. — Pagan, Knudsen, ank. Bangkok 5./7. — Bintaung, Gabe, pass. Perim 8./7. for Suez. — Samui, Licht, ank. London 10./7. — Cambodia, Christensen, ank. Sikeå 10./7.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeuann, afg. Portland 3./7. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 18./6. — St. Croix, afg. Rotterdam 12./7. til Kjøbenhavn.

Ero. Emanuel, Hansen, ank. Nazair 13./7.

Torm. Sara, Jensen, afg. Pernau 9./7. til Antwerpen. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 13./7. — Agnete, Petersen, afg. Archangel 5./7. — Hermin, Hansen, ank. Riga 11./7. — Alice, Schultz, ank. Burntisland 12./7.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. Tyne 14./7. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Riga 14./7. — G. Koch, Jørgensen, ank. Narva 10./7. — Hans Tavsén, Klæsborg, ank. Rouen 14./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Plymouth 11./7. — Ajax, Brorsen, ank. Kjøbenhavn 11./7. — T. M. Werner, Hansen Holm, pass. Kjøbenhavn 15./7. sydg. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Stettin 14./7. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Tyne 13./7.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Kronstadt 6./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. West Hartlepool 4./7. — Urania, Clausen, afg. Methil 10./7. — Svend, Schmidt, afg. Hernosand 12./7. — Nordland, Møller ank. Swinemünde 15./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Cardiff 9./7. — England, Andersen, ank. Odense 12./7. — Holland, Poulsen, ank. Aarhus 13./7. — Rusland, Madsen, ank. Methil 10./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Uleåborg 5./7. — Europa, Hausen, afg. Petersborg 7./7. — Frankrig, Friis, afg. Burntisland 1./7. — Belgien, Nielsen, afg. Burntisland 10./7. — Dronning Olga, Petersen, afg. Liverpool 10./7.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Hamburg 14./7. — Fulton, Jørgensen, afg. Havre 4./7. til Genua. — Newton, Andersen, ank. Portovecchio 7./7. — Nivingston, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 9./7. — Washington, Nielson, ank. Leer 27./6.

Frø. Austa, Bagger, afg. Riga 12./7. til Ghent. — Frøjs, Nielsen, afg. Petersborg 11./7. til Korsør. — Vera, Thing, ank. Vejle 14./7.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Sunderland land 13./7. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Kausituoti 10./7. — Ove Gjedde, Jans, ank. Libau 11./7.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Hull 12./7. — Allan, Nielsen, ank. Burntisland 11./7.

Sejlskibe.

Fans. Nordby, Maracaibo, Svarrer, ank. Maracaibo 7./6. — Mærdor, Mørk, afg. Cassa Bay 11./6. til Antwerpen. — Prinsesse Marie, Pedersen, prajet 10./6. paa 14° S. Br. og 37° V. L. paa Rejse fra London til Sidney. — Sorine, Andersen, afg. Hamburg 1./7. til Bahia.

Fans. Sonderho, Elisabeth, Andersen, ank. Hamburg 13./7.

Renne. Ane Cathrine, Holnu, ank. Oscarshavn 5./7. — Marie, Larsen, ank. Rio Grande 7./7. til den engelske Kanal. — Amalie, Nielsen, ank. Pillau 6./7. — Magnus, ank. Kalmar 6./7. — Bornholm, ank. Swinemünde 7./7. — Veset, Koføed, ank. Stolpemünde 7./7. — Oline Dahl, ank. Aarhus 7./7.

Svendborg. Fanny, Hansen, ank. Luleå 7./7. — Vesta, Poulsen, ank. London 8./7. — Cornwall, Petersen, ank. Westporth 6./7. — Doris, Købke, ank. Leith 7./7. — Leif, Andersen, ank. Antwerpen 8./7. — Libra, Hansen, ank. Point d'Abbé 7./7. — Dannebrog, Clausen, ank. Riga 8./7. — Pallesen, Jensen, ank. Charlestown 8./7. — Niels Juul, Olsen, ank. Kotka 9./7. — Primula, Carlsen, ank. Queenstown 8./7. — Vera, Jensen, ank. Lübeck 9./7. — Urda, Olsen, ank. Folkestene 9./7. — Standard, Rasmussen, ank. Wiborg 9./7. — Britannia, Rasmussen, ank. Amsterdam 9./7. — Ignatz Breum, Lund, ank. Cherbourg 9./7. — Minerva, Fuglsang, ank. Dysart 10./7. — Carl Mørck, Mortensen, ank. Svaneke 10./7. — Zenitha, Jensen, ank. Kalmar, 11./7. — Ludvig, Larsen, ank. Kronstadt 11./7. — Capella, Hansen, ank. London 11./7. — Guldborg, Jørgensen, ank. Dover 11./7. — Laura, Bang, ank. Hull 11./7. — Esther, Petersen, ank. Libau 11./7. — Ruth, Valentin, ank. Drobak 11./7. — Cimbria, Nielsen, ank. Riga 7./7. — Magnet, Gømmesen, ank. Bogense 10./7. — Fulvia, Petersen, ank. Kolding 12./7. — Flora, Sørensen, ank. Assens 10./7. — Danmark, Hausfeldt, ank. Ramsgate 10./7. — Jens, Eriksen, ank. Antwerpen 11./7. — Lyu, Jensen, ank. Antwerpen 12./7. — Union, Olsen, ank. Kings Lynn 12./7. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Stettin 10./7. — Mine, Nielsen, ank. Petersborg 10./7. — Ane, Jørgensen, ank. Kings Lynn 11./7. — P. M. Nielsen, Eriksen, ank. Havre 11./7. — Christine, Jørgensen, ank. Geestemünde 11./7. — Rota, Nielson, ank. Little 12./7. — Galathea, Jensen, ank. Treport 12./7. — Heimdahl, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Rød 12./7. — Ragnhild, Andersen, ank. Dundee 12./7. — Kirstine, Jensen, ank. Petersborg 12./7. — Cathrine, Hansen, ank. Sølvborg 13./7. — Belona, Larsen, ank. Ryo Red 13./7. — Peter, Jørgensen, ank. Berqure 13./7. — Clythia, Nielsen, ank. Newhaven 12./7. — Eline, Andreassen, ank. Ronne 13./7. — Yrsa, Sørensen, ank. Dartmouth 13./7. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Königsberg 13./7. — Primula, Carlsen, ank. Glasgow 14./7. — Iris, Hausen, ank. Wiborg 14./7.

Ærs. Hekla, Hermansen, ank. Brøke 11./7. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 11./7. — Christiane, Bager, ank. Swinemünde 10./7. — Detvønde Brødre, Bay, ank. Alloo 11./7. — Kiana, Christensen, ank. Bogense 11./7. — Bien, Petersen, ank. Kolding 11./7. — Adele, Købke, ank. Nakskov 12./7. — Uffe, Andersen, ank. Methil 11./7. — I. Koføed, Andersen, ank. Chatham 12./7. — Lorens, Lovinsen, ank. Kragerø 10./7. — Svanen, Mollmann, ank. Flensborg 12./7. — Albertha, Kromanu, ank. Abersoch 12./7. — Marie, Petersen, ank. Sølvborg 11./7. — Kirstine, Rasmussen, ank. Fakse 10./7. — Johanne, Østermau, ank. Stege 11./7. — Norma, Christensen, ank. Gijon 10./7. — Venus, Jensen, ank. Marstal 12./7. — Mars, Stegmann, afg. Lervik 12./7. til West Wemyss. — Hertha, Krull, ank. Casablanca 12./7. — Castor, Albertsen, ank. Memel 13./7. — Anne, Schmidt, ank. Swinemünde 13./7. — Thea, Friis, ank. Jacobsstad 12./7. — Svip, Jensen, ank. Nykjøbing F. 12./7. — Kronen, Hermansen, ank. Kædøby 12./7. — Ami, Christensen, ank. Altona Elbe 13./7. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Troon 12./7. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Petersborg 12./7. — Thor, Kromanu, ank. Hamburg 13./7. — Amalia, Andersen, ank. Rødvig 9./7. — Danmark, Bager, ank. Grimsby 12./7. — Fuglen, Christensen, ank. Repsvaag 12./7. — Jørgen Ohlsen, Christensen, ank. Cayenne 13./7. — Concordia, Madsen, ank. Kjøbenhavn 13./7. — Marthing, Friis, ank. Westbay 13./7. — Maagen, Mortensen, ank. Bloek tickle N. F. 13./7. — H. A. Friis, Rasmussen, ank. Sunderland 14./7. — Pampa, Svendsen, ank. Memel 14./7. — Industri, Raahauge, ank. Bonavista 13./7. — Fortuna, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 13./7. til Kjæge. — Alfa, Albertsen, ank. Kjøbenhavns Rød 12./7. — Salvador, Sand, er afg. Hudiksvall til Royan. — Genius, Bastrup, ank. Drobak 14./7. — Arietis, Andersen, ank. Marstal 14./7. — Ellen, Hansen, ank. Marstal 14./7.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 16. Juli 1909. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Hørrekkvlpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Den Københavnske 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

**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. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins
originale

Amaliegade 30.

Loddemaskiner
af forskellige
Modeller.

Kompasser

komplet,
sidste Model.

Kompasser
af eget fabrikat
komplet efter
Lord Kelvins Princip.

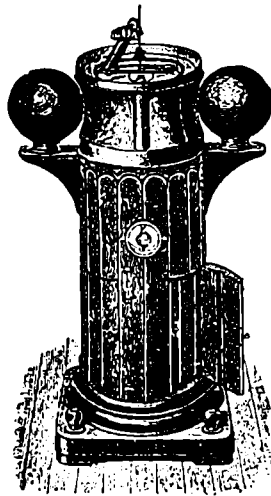
Alm. Kompasser
Motorfartøjs-
kompasser

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.



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.
Kikkerter m. m.
Reparationer
udføres.

**Forlang kun John Crabbie's
scotch Whisky**

gold Elephant og ***, kan faas hos d'Herrer Skibshandlere
fortoldet og uførtoldet.

General-Agent for Danmark:
ALBERT B. COHN, København K.

Telegram-Adresse: „Vincoba“. Telefon 3283.

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.

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.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 54.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 20. Juli 1909.

16. 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 - Wtrerope
 Redningskrandse og
 Redningsbæltter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvel. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.



Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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

Remington er Verdens
 mest benyttede
Skrivemaskine
 fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Julius F. Schierbeck
 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
 Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck



Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
 „Smith, Cronstadt“ „Smith,
 Cronstadt“
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Skibshypothekbanken
 Filial af hol- Chr. IX's Gade 5
 landsk Bank i København Telef. 9052
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og 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“.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Skibshypothekbanker** **Prioritetslaan i Skibe**
paa favorable Vilkaar

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Akse-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Torluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensatorer, Rbühelbronze 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af SEJLSKIBE Reparationer.



Forstædernes

Prima Rugbrød

Skibsproviantering.

Telefon 4922

Brødfabrikker

Husk

Petersen-Faxe's

Hørreekvipering

Kjøbenhavn.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tætte Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse Private.

Telefon-Nr. 6.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

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.

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.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

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.

Telf. 102

Telf. 102

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.

Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug. Reparationer. Skibssmedie.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen & Co.

Telefon 7262.

En Dampbaad

paa 2 à 300 Tons d. w., helst ikke under 5 Aar gammel, ønskes til Købs. Tilbud, med Opgivelse af Pris, bedes tilsendt dette Blads Kontor, under Mrk: „P. K. 323“ i Lobet af 14 Dage.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie.

Formanden: Med denne Sag forholder det sig som med mange af de foregaaende, at vi har i Gaar paa Bestyrelsesmødet drøftet og diskuteret alt, hvad der henhører herunder, og vi maa ligesom udtalt i Beretningen beklage, at den midlertidige Lov i Rigsdagen er undergaaet en Ændring, hvorved Skibe af under 80 Tons er kommet ind under de samme Regler som de større Skibe. Man maa anse det for heldigt, om der kunde ske en Ændring i saa Henseende, naar der skal vedtages en endelig Lov, og vi har derfor tænkt os, at Forsamlingen, naar Diskussionen om denne ret vigtige Sag er sluttet, kunde ens om en Udtalelse eller Resolution, der i det væsentlige skulde lyde som følger. Maa jeg indskyde, at jeg har haft Lejlighed til at forelægge denne Resolution, som er udarbejdet i Gaar Aftes og i Morges, for adskillige af mine ærede Kolleger i Bestyrelsen, men jeg beder undskyldte, hvis jeg ikke skulde have forelagt den for alle d'Hr. Forslaget til Resolution lyder saaledes:

»Idet Generalforsamlingen erkender, at den engelske Solovgivning har nødvendiggjort den midlertidige danske Lastelinie-lov, udtaler den sin Beklagelse af, at det ikke er lykkedes helt at fritage Sejlskibe af under 80 Tons for Lasteliniebestemmelserne, og idet man befrygter, at selv den mest udstrakte Anvendelse af den Mynlighed til at meddele Dispensation, der ved Loven er hjemlet Ministeren, ikke vil være i Stand til at hindre en Nedgang i danske Skibes Konkurrenceedygtighed, naar Dispensation maa søges i det enkelte Tilfælde, opfordrer man Ministeren til at undersøge Muligheden for, at Dispensation meddeles gruppevis, saaledes at Lastelinie-loven indtil videre saa vidt muligt kun linder Anvendelse paa Skibe, der farer paa engelske og andre Havne, i hvilke Tvangsregler om Lastelinie er gennemført.«

Man er nødt til at medtage »andre Havne« osv., thi efter hvad der er oplyst i Gaar, har Frankrig ogsaa sine Tvangsregler i saa Henseende. Det er derfor ikke nok at nævne »engelske Havne«. Jeg beder altsaa den ærede Forsamling overtænke, om denne Resolution eller det væsentlige af den vilde kunne passe som en Afslutning af den Debat, som nu vil blive fort om Sagen.

Translatør Rasmussen: Om denne midlertidige Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie bliver jeg nødt til at begynde med at sige, at jeg kan ikke se rettere, end at denne Lov og hele dens Udvikling i Grunden er et Fejltrin, men det gælder om Fejl, at naar man har begaaet en Fejl, skal man bagefter indrømme det hellere end at søge at smutte udenom ved forskellige mere eller mindre tydelige Forklaringer. Den første Fejl, der er begaaet ved denne Lov, er rimeligvis den oprindelige Affattelse af § 1. § 1 i det oprindelige Lovforslag fritog Skibe under 80 Tons fra at have dette Lasteliniemærke. Denne Undtagelsesbestemmelse viser tilstrækkelig tydelig, at de Repræsentanter, som Sejlskibene har haft i Kommissionen, har haft god Vilje til at fritage de smaa Skibe. Imidlertid kunde maaske § 1 have været affattet anderledes, den kunde maaske have lydt saaledes, at alle danske Skibe, som gaar i Fart Vest for Linien Lindesnæs—Texel skulde være forsynet med Lasteliniemærke, men ikke andre.

Saa begik man den næste Fejl ved at bringe dette Lovforslag over til England og forelægge det for Board of Trade. Der er bleven sagt, at Grunden til, at Undtagelsesbestemmelsen blev strøget, var et Krav fra Englands Side. Lovforslaget blev forelagt Board of Trade, og den

kunde ikke akceptere det i den oprindelige Skikkelse. Nu staar det for mig saaledes — jeg ved ikke, om det kan modsiges, — at man har bragt Lovforslaget over i engelsk Oversættelse og har forelagt det med den Bestemmelse, at alle danske Skibe, som gaar paa fremmede Havne — dog undtagen Skibe under 80 Tons — skal være forsynet med Lasteliniemærke, og saa har Board of Trade selvfølgelig sagt: Nej, vi kan ikke fritage nogle Skibe, men maa forlange, at alle Skibe, som kommer til os, skal have Lastelinie. Saa gaar d'Hr., som er kommen derover, ind paa dette, i Stedet for at sige, at blot alle Skibe, som gaar Vest for Linien Lindesnæs—Texel skal være forsynet med Lasteliniemærke. Trods alt hvad der er sagt, kan jeg ikke forstå, at Board of Trade skulde have forlangt, at alle Skibe, uanset om de farer paa engelske Havne eller ej, skal være forsynet med Lastelinie. Jeg vil gerne vide bestemt, om Board of Trade skulde have forlangt det. Det forekommer mig ubegribeligt, og endnu mere ubegribeligt, hvis den danske Regering er gaaet ind paa det. Da Delegationen kommer tilbage fra England med Resultatet, begaa den tredje Fejl, at Ministeriet for Handel og Søfart gaar hen og sletter denne Undtagelsesbestemmelse uden at sørge for, at der kommer noget andet, som kan træde i Stedet for den. Nu skal alle danske Skibe være forsynet med Lastelinie, i Stedet for at det burde hedde, at alle danske Skibe, som gaar Vest for Linien Texel—Lindesnæs, eller som gaar i Fart paa fremmede Havne, hvor Lasteliniemærket kræves, skal være forsynet med det. Denne Sag er af den største Betydning for de mindre Skibe. Det er klart, at under den skarpe Konkurrence for disse Skibe kan de ikke staa sig i Konkurrencen, naar de skal have Lasteliniemærket, medens andre Skibe paa samme Fart ikke skal have det. Hvis man siger, at man ikke véd, hvornaar de andre Stater, Norge, Sverige, Tyskland, ogsaa kræver tvungen Lastelinie, vil jeg dertil sige, at man i Resolutionen maa pointere, at hvis der forlanges, at vore Skibe, som kommer til deres Havne, skal have Lasteliniemærke, maa den danske Stat straks forlange af dem en lignende Lastelinie for at opretholde *status quo*.

Jeg vilde ikke tage Ordet før for en lille Bemærkning med Hensyn til, om de mindre Skibe skal betale for Tilsynet med Sejlskibene. Man har sagt, at det var til Dels Hensynet til Englands Krav, som har bevirket, at man lægger en Del af Byrden over paa Sejlskibene. Nu er det klart, at det ikke angaar de mindre Skibe, som ikke kommer til England. Man kan sige, at de 2 Kroner hvert andet Aar er ikke meget. Men det drejer sig om et Principspørgsmaal, nemlig det Princip, hvorefter man stadig synes at behandle Skibsfarten paa en lidt anden Maade end f. Eks. Fiskerne, som netop er fritaget for at betale en tilsvarende Afgift. De mindre Sejlskibe er stillet paa ganske samme Maade. Det er ikke Aktieselskaber eller Partrederier, men i mange Tilfælde Enkeltmand, som ejer Skibene. Enhver ringe Bebyrdelse er tung for ham. Hvorfor skal de Folk stilles anderledes end f. Eks. Fiskerne. Hensynet til Englands Lovgivning kan man ikke anføre, naar Talen er om de mindre Sejlskibe.

Jeg vil altsaa henstille, at man vedtager Formandens Resolution, men deri opstiller det Krav at hvis andre Stater indfører tvungen Lastelinie overfor vore Skibe, maa vi forlange noget lignende af deres, og indtil da maa de Skibe, som ikke kommer til England, være fritaget for Lasteliniemærke.

Navigationsskolebestyrer Hansen: Maa jeg først gøre den Bemærkning, at jeg ogsaa vil tilraade at ved-

lage Resolutionen, men jeg vil foreslaa, at der stryges to Ord i den, nemlig: »indtil videre«. Jeg tror, at de uden Skade kan falde bort. Det bliver maaske nok saa klart, hvis de kommer bort.

Jeg skal dernæst sige, at jeg selvfølgelig ikke har tænkt mig Muligheden af at faa ændret den midlertidige Lov, og jeg mener, at den Udtalelse, der skulde fremkomme her, skal selvfølgelig ikke tage Sigte paa det, men paa den endelige Ordning. Noget faar vi jo ganske sikkert til Slut, og den endelige Ordning bør ikke paa-lyde noget ud over, hvad Omstændighederne tvinger os til. Det vil med andre Ord sige, at Loven bør simplificeres, saa at den ikke indeholder Bestemmelser om noget som helst andet end Lastelinie for de Skibe, som kommer i Stater, hvor saadan Lastelinie fordres, og om Gensidighed, med andre Ord samme Forpligtelse for Skibe, som hører hjemme i de Stater og kommer til danske Havne. Det maa Resolutionen tage Sigte paa og paa, at vi bliver fri for de Byrder, som ikke er nødvendige. Jeg synes heller ikke helt godt om Resolutionens Begyndelse. Denne Indledning om, at den engelske Solovgivning har nødvendiggjort den danske Lastelinie-lov, maa jeg tage bestemt Afstand fra. Den engelske Lovgivning har ikke nødvendiggjort den danske Lov i den Form, den nu har. Det højeste, den kunde nødvendiggøre, var Forlangendet om, at Skibe i Fart paa engelske Havne skulde være forsynet med Mærke. Den har egentlig kun nødvendiggjort en Ting for Ministeren for Handel og Søfart, nemlig at søge Rigsdagens Bemyndigelse til at hjælpe de Redere, hvis Skibe gaar paa engelske Havne, til paa saa lempelig og saa lidet bekostelig Maade som muligt at faa forsynet Skibene med de Mærker, Engelskmændene kræver.

Jeg skal sluttelig bemærke, at den endelige Lov burde ogsaa tage Sigte paa, at Skibe fra Nationer, der krævede Lastelinie hos vore Skibe, skulde have akkurat samme Forpligtelse overfor os. Saa var vi færdige, og saa havde vi ikke nødig at have saa stort et Apparat som det, Loven nu indeholder.

Skibsbygmester Petersen, Thuro: Naar jeg paa Træsksbyggerforeningens Vegne tillader mig at gøre nogle Bemærkninger om Lasteliniemærkets Betydning for vore Skibe, saadan som vi kender det efter de to bestaaende Reglementer, det engelske og det tyske, beror min Adkomst paa en Aftale med Dansk Sejlskibsrederiforeningens Bestyrelsesmedlemmer for Fyn og Æro Kredse paa et Møde i Maj Maaned. Paa det Tidspunkt, da dette Møde blev afholdt, blev der sagt, at den af Staten nedsatte Kommission havde foreløbig indstillet Arbejdet af Hensyn til, at der i vore Nabolande, navnlig Norge, var en Bevægelse fremme om lignende Regler, og at Kommissionen vilde vente og se, hvad Resultat man kom til i Norge. Man mente da, at Skibsbyggerne burde benytte Kommissionens Pause til at anstille nogle Undersøgelser for muligt at faa et Fingerpeg om, hvordan de bestaaende Lastelinie-regler efter engelsk og tysk System vilde virke paa vore Skibe. Det er det, vi har forsøgt, det er Resultatet af dette Arbejde, for hvilket jeg udbeder mig Forsamlingens Opmærksomhed et lille Øjeblik. Vi har brugt den Fremgangsmaade, at vi har dels opmaalt de Skibe, vi har haft paa Haanden, og dels benyttet Tegninger. Før vi imidlertid kunde behandle Spørgsmaalet til Bunds, maatte man indsende en Kalkule efter de britiske Lastelinie-regler til London, for at den kunde blive revideret, og ligeledes gennem vore Forbindelser indsendte vi en lignende Kalkule til Hamburg, og begge Steder har man foretaget Revisionen. Det Materiale, vi har tilvejebragt, er jo ikke saa stort, at der derigennem kan fastslaaes en Norm gældende for alle danske Skibe, men det giver vistnok et Fingerpeg i Retning af, hvorledes Lasteliniebestemmelserne vil komme til at virke for os. Vi har ialt behandlet 21 Skibe af forskellig Størrelse. De er

opmaalt efter baade de engelske og de tyske Regler, og vi har for at faa større Klarhed henvendt os til forskellige Skibsførere og bedt dem opgive, hvor dybt de, under Hensyn til det Ansvar, de har overfor Assurandører, Ladningsejere og Menneskeliv, mente det forsvarligt at laste deres Skibe, naar de skulde være sødygtige. Det er disse Opgivelser, vi har lagt til Grund ved Beregningen af det Tab, de forskellige Lastelinie-regler maa medføre. Det kan muligvis siges, at enkelte Skibe har været lastet for dybt, men vi har ikke foretaget nogen som helst Rettelser af de os tilstillede Opgivelser, fordi det har været os magtpaaliggende at paapege, hvad Tab Lastelinie-mærket vil medføre i Forhold til den nu bestaaende Tilstand. Nu kan man jo holde sig til Bogstaven og det frie Skøn over Skibets Nedsænkning, og det ligger jo i Skibsførerens Haand.

Taleren oplæste derefter en Statistik over, hvilket Tab i Lasteevne 21 Skibe af forskellig Størrelse vilde faa ved Anvendelse af henholdsvis de tyske og de engelske Regler om Lastelinie-mærke. Han udtalte derefter:

Grupperer vi nu disse Skibe i tre Grupper med 7 i hver, saa vil Tabet gennemsnitlig for den mindste Gruppens Vedkommende — Skibe fra halvtreds til nogle og halvfjerds Tons blive efter de tyske Regler 9.23 pCt., efter de engelske Regler 9.27 pCt.; for den mellemste Gruppe — Skibe fra 100 op mod 150 Tons — bliver Tabet gennemsnitlig efter de tyske Regler 4.37 pCt. og efter de engelske 4.89 pCt.; for den tredje Gruppe bliver Tabet gennemsnitlig efter de tyske Regler 4.37 pCt., efter de engelske 5.67 pCt. For den sidste Gruppens Vedkommende er Tabet altsaa $1\frac{1}{3}$ pCt. større efter de engelske Regler end efter de tyske og for den mellemste Gruppe $\frac{1}{2}$ pCt. større. Gennemsnitlig for alle 21 Skibe bliver Resultatet efter de tyske Regler 5.82 pCt., efter de engelske 6.45 pCt., eller en Forskel af $\frac{6}{10}$ pCt.

Som jeg for sagde, tør vi naturligvis ikke fastslaa Resultatet af denne Undersøgelse som Norm for hele den danske Sejlskibsflaade, men det giver i det mindste et Fingerpeg. Det er jo ikke givet, at disse Bestemmelser bliver raadende. Kommissionen vil jo faa til Opgave at skaffe os Regler, som generer det mindst mulige, men alt tyder alligevel paa, at vi faar Tab i alle Tilfælde.

Jeg véd meget vel, at det Materiale, vi har bragt til Veje er for lille, men hvis d'Hrr. Skibsredere virkelig interesseres sig for Sagen og mener, at det er formaalstjenligt at indsamle et mere fyldigt Materiale, er der nedsat et Udvalg bestaaende af Andersen, Svendborg, Møller, Faaborg og jeg, som er villige til at foretage de nødvendige Beregninger, hvis der indsendes Oplysninger til os, og vi er villige til at hjælpe til ved det Arbejde, som senere maatte falde for i Sagen.

Dirigenten: Jeg vil takke Hr. Skibsbygmester Petersen for hans overordentlig dybtgaaende og sagkyndige Meddelelser. Jeg tror, at det vilde være af stor Betydning, hvis Hr. Petersen vilde overgive sit Materiale til *Dansk Sofartstidendes* Redaktion. Det vilde derved bedst kunne komme til sin Ret.

Navigationslærer Christensen, Marstal: Naar det i den foreliggende Resolution er udtalt, at det er væsentlig Hensynet til England, som har foranlediget Loven om Lastelinie-mærket, maa jeg bemærke, at jeg kan ikke gaa med til denne Udtalelse. Jeg kan slet ikke se, hvad Nytte man overhovedet har af Loven. Loven er kun midlertidig, men det er dog et Spørgsmaal, om det ikke havde været heldigere for den endelige Lov, om man ikke havde haft denne midlertidige Lov. I *Dansk Sofartstidende* for 25. Maj 1909 foreligger der en Artikel vedrørende dette Spørgsmaal som, i Henhold til en Oplysning i et senere Nummer af Bladet, skal betragtes som en officiel Meddelelse vedrørende Forstaelsen af Lastelinie-loven. Der staar saaledes: »Den omhyggelige Molivering, der ledsagede Lovforlaget, og selve Forhand-

lingerne i Rigsdagen, viser med algjort Sikkerhed, at det, man tilsigtede med Loven var, at tilvejebringe en Beskyttelse for dansk Skibsfart mod den britiske Lovgivnings Tvangsforanstaltninger overfor fremmede Skibe — og ingenlunde at skabe nogen ny Byrde. Det kan jeg nu ikke forstaa for mit personlige Vedkommende. Der var først Tale om at fritage Skibe paa indtil 80 Tons. Men naar det nu er bleven oplyst gennem Board of Trade, at disse Skibe ikke kan blive fritaget, ser jeg ikke rettere, end at saa vedrører Lastelinie-loven ikke mere England og kan altsaa i den Skikkelse, den nu har, ikke blive til nogen som helst Fordel for vore Skibe. For det første kan England vel dog ikke have noget imod, at Danmark fritager alle de Skibe, der ikke kommer til England for Lastelinie-mærke; det vedrører i saa Tilfælde ikke England. For det andet er det jo saa, at de Skibe, som kommer til England, skal have Mærke, men efter de engelske Regler: det behøver man ikke nogen Lov for. Thi det vidste man, at man skulde. Vi faar ikke nogen Begunstigelse. Man har allerede begyndt at indføre disse engelske Regler, man har sat Lastelinie-mærke paa en hel Del Skibe i rigtig Erkendelse af, at naar man kommer til England, skal man have det.

Jeg skal tillade mig at gøre opmærksom paa en Mangel ved Loven: den mangler nemlig en Bestemmelse om, hvad der skal gøres ved Skibe, som kommer til England efter den 1. Oktober i Aar, og som ikke har Lastelinien — jeg tænker her paa Skibe, som ligger i Labrador eller rundt omkring, og kommer til England uden Lastelinie efter den 1. Oktober. Jeg vil gerne spørge Kontorchef Krogh, om det er muligt at faa oplyst, hvorledes England vil forholde sig overfor disse Skibe, om de vil blive idømt Mulkt, fordi de ikke har Mærket. Selvfølgelig kan jeg forstaa, at de ikke kan gaa derfra uden Mærket, men hvis de faar Mulkt, burde netop Loven have taget Sigte paa dette Forhold.

I den af mig citerede Artikel siges yderligere: »En Hovedbetingelse maatte det altsaa være at opnaa Englands Anerkendelse af de danske Bestemmelser, og dette Synspunkt ses da ogsaa tydeligt at have været som en rød Traad i Kommissionens Arbejde.« Men Danmark maa vel endnu kunne kaldes en selvstændig Stat, som maa vide, hvorledes den bør forholde sig for at varetage sine egne Interesser. Alle de Skibe, som kommer til England, skal have Lastelinie-mærke, men de, som ikke kommer der, behøver altsaa ikke at have det. Naar det er Tilfældet, vil denne Lov maaske senere faa en skadelig Indvirkning paa den endelige Lov eller i alt Fald blive til Byrde, for naar nu de Skibe, som kommer til England alle skal have Mærket, og derefter den endelige Lov kommer, saa skal man til England om igen og gøre hele Apparatet om, hvilket vil medføre forøgede Udgifter osv. Jeg kan altsaa ikke se, hvilken Gavn den midlertidige Lov kan gøre. Naar man i sin Tid fra Ærø og Fyns Kredsstyrelser har udtalt — det har ogsaa været fremsat her overfor Bestyrelsen og været fremme i forskellige Søfartsblade — at den midlertidige Lastelinie-lov burde ikke have paalagt Skibe, som ikke kommer udenfor Linien Lindesnæs—Texel, Lastelinie-mærket, saa er det selvfølgelig den aller snævraste Grænse: naturligvis maatte det gælde ogsaa for Skibe, som gaar til Holland og maaske for dem, som gaar til Belgien. Men nu har vi altsaa Loven, og vi kan ikke forandre den. Jeg vil imidlertid henstille til den ærede Bestyrelse, at man ikke taber denne Lov af Sigte — den trænger haardt til det — og arbejde hen til, at Sejlskibene bliver — jeg vil ikke sige begunstiget — men til, at de i hvert Fald bliver ligestillet i Konkurrencen med Skibe fra Udlandet, og det bliver de ikke efter denne Lov.

Med Hensyn til Dispensationsbestemmelsen skal jeg bemærke, at jeg tror nok, man tør gaa ud fra, at Ministeren vil gøre, hvad han kan for at lempe paa Tingene og give Dispensation i saa vid Udstrækning som muligt,

men det maa selvfølgelig være paa den Maade, at der kun skal søges én Gang om denne Dispensation, og at denne saa gælder for Skibet, saa længe det ikke kommer til et Land, hvor der er paabudt Lastemærke, og at Dispensationen ikke skal søges i hvert enkelt Tilfælde. Men den nævnte Artikel siger: »Naturligvis vil Loven . . . give Anledning til en Del Besvær — Spild af Tid vil vel i somme Tilfælde næppe helt kunne undgaas, idet Dispensationen indtil videre, saa vidt man kan skønne, maa søges og meddeles i det enkelte Tilfælde.« Der er altsaa tilkendegivet i denne Artikel som noget officielt, at Dispensation skal søges i det enkelte Tilfælde. Heroverfor mener jeg, at man bør gøre, hvad man kan for at opnaa, at det er nok at søge en enkelt Gang.

F o r m a n d e n : Det er det, Resolutionen gaar ud paa.

S e k r e t æ r e n : Der er et Par enkelte Punkter, med Hensyn til hvilke der er rettet direkte Spørgsmaal til mig, som jeg helst vil besvare med det samme.

Hr. Translatør Rasmussen talte om den Ændring, som kom ind ved Lovens Behandling i Folketinget, og ønskede bestemt Besked om Aarsagen til den. Derom skal jeg sige, at hele Kommissionens Arbejde hviler paa den gensidige Anerkendelse af Lastelinie-lovene i de forskellige Lande, som det ogsaa er nævnt i Kommissionsbetænkningen, hvor det udtrykkelig siges, at »man har fra Udenrigsministeriet modtaget Meddelelse om, at den britiske Regering er villig til at forhandle med den danske om en Overenskomst om gensidig Anerkendelse af de i hvert Land i den heromhandlede Henseende gældende Bestemmelser.« Den Ændring, hvorved Begunstigelsen af Skibe paa under 80 Tons, bortfaldt, er en direkte Følge netop af Bestræbelsen for at opnaa denne gensidige Anerkendelse. Man kunde selvfølgelig ikke vedtage Loven i den oprindelige Skikkelse, naar det i saa Fald var givet paa Forhaand, at den ikke kunde opnaa Anerkendelse. Dette var en nødvendig Betingelse, som det ikke var muligt at komme udenom. Det ønsker jeg ganske udtrykkelig at sige, da der er bleven spurgt om det.

Hr. Navigationslærer Christensen fremdrog et ganske interessant Spørgsmaal om Skibe kommende ude fra, som anløb britiske Havne efter 1. Oktober. De samme to Medlemmer af Lasteliniekommissionen, som nu har faaet baade læst og paaskrevet, havde bl. a. den Opgave ved deres Besøg i London at faa i alt Fald under Haanden et lille Begreb om, hvordan Forholdet vil stille sig netop med disse Skibe. Uagtet der i saa Henseende ikke foreligger nogen udtrykkelig Erklæring fra den britiske Regering — hvad der i Følge Sagens Natur vanskelig kunde foreligge — har d'Hrr. derovre faaet det bestemte Indtryk, at man vilde stille sig saa velvilligt som muligt til Skibe, der kommer udefra efter 1ste Oktober.

Spørgsmaalet om Dispensation blev nævnt, og der blev henvist til, hvad *Dansk Søfartstidende* har skrevet derom. Der staar der: »Dispensationen maa indtil videre, saavidt man kan skønne, søges og meddeles i det enkelte Tilfælde.« Jeg vil i den Anledning gøre opmærksom paa, at der er ikke dermed fastslaaet, hvad der skal forstaaes ved »det enkelte Tilfælde«. Naar Ministeriet giver Oplysning om en saadan Ting, ligger det i Sagens Natur, at man vælger et saadant Udtryk, som man er vis paa i alle Tilfælde at kunne staa ved. Der er ikke Tvivl om, at hvis der skulde aabne sig Udvej for at klare Sagen, i nogen af de her under Diskussionen nævnte Retninger, vil ingen hellere end Ministeriet gaa med til en saadan Udvej. Men man har af ret nærliggende Grunde kun sagt i første Omgang, hvad man var sikker paa at kunne staa ved.

Af det store Materiale, som Hr. Skibsbygmester Petersen meddelte, og som jeg kan skønne har kostet et betydeligt Arbejde og Ulejlighed — uden at man naturligvis kan sige noget nærmere om det efter blot rent referatmæssig at have hørt Resultatet — fik jeg det be-

slemte Indtryk, at det vil være af afgjort Interesse for den videre Behandling af Lasteliniesagen. Jeg kan ikke se rettere, end at det er i høj Grad fortjenstfuldt af Hr. Petersen at samle dette Materiale. Jeg vilde finde, at han sikkert vilde gøre ikke blot Skibsfarten, men ogsaa Lasteliniekommissionen en betydelig Tjeneste ved at indsende hele sit Materiale til den.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 20. Juli 1909.

Traadlos Telegrafstation ved Nieuport. I Følge derom fra Udenrigsministeriet modtagen Meddelelse har det kgl. Gesandtskab i Bryssel indberettet, at der paa den belgiske Kyst findes en Statsstation for traadlos Telegrafering nemlig i Nieuport, Syd-Vest for Ostende, hvilken Station kan benyttes af Private.

Taksten for private traadløse Telegrammer, der lægges som Ekstratakst til Taksten for Telegrammets Overførelse ved den ordinære Telegraf, er Fres. 1,50 for indtil 10 Ord og for hvert overskydende Ord 10 Centimer.

Efter at den amerikanske Vragodelægger »Seneca« er traadt i Virksomhed, hæver der sig flere og flere Stemmer i De Forenede Stater, for at opfordre England og Tyskland til at følge det amerikanske Eksempel, og bidrage til at rense Nordatlantehavet ved ogsaa at udsende Vragodeleggere, fortæller »Hansa«. Denne For- dring maa anses som saameget mere berettiget, som England og Tyskland i Praksis kan siges at have Monopol paa denne Del af Havet.

Jordfærd. Redningsvæsensbestyrer, Konsul A. Andersens Jordfærd fandt d. 15. Juli Sted i Lemvig under stor Dellagelse. I Kirken talte aflødes Svigersøn. Pastor Boye, Torrild, og Sognepræst, Pastor Obel. Ved Graven talte Svigersønnen, Pastor Obel fra Tise. Marine- ministeriet var repræsenteret af Kaptajn Saxild og der var modt Repræsentanter for samtlige Redningsstationer langs Kysten. En Mængde Palmedekorationer var sendt fra nær og fjern. Redningsmænd dannede Æresvagt ved Kisten og fulgte den med Baadshager, paa hvilke var hejst floromvundne Dannebrogslag. (Ritz. Bur.)

Masnedesund Havn. Vordingborg Byraad har d. 15. Juli underskrevet Kontrakt med Entreprenørerne Elmgreen & Petersen, Kjøbenhavn, og overdraget dem Arbejdet ved Uddybningen af Sejllobet ved Masnedesund Havn fra Vest paa 18 Fod og Udvidelsen af Havnens ny Kaj mod Øst. Beløbet andrager 29,050 Kr. Arbejdet paabegyndes straks og skal være færdigt senest den 15. November 1909. (Ritz. Bur.)

Vi har modtaget følgende:

Brøderkredsen paa Havet. Maa det være mig tilladt ved et Par Linier i *Dansk Søfartstidende* at udtale Ønsket om, at Brøderkredsen paa Havet maa komme til at omfatte andre end Skibsførere.

For mange ældre Sømand og Fiskere vilde det sikkert være kærkomment, om Rammen blev udvidet saaledes, at enhver Mand paa mindst 25 Aar, fik Lejlighed til at slutte sig til Brøderkredsen paa Havet. X.

Rettelse. Dampskibet »Dana« er, efter hvad vi erfarer, ikke, som meddelt i *Dansk Søfartstidende* Nr. 53, bragt flot fra Middelfrunden ved Assistance af Svitzers, men derimod af International Dampskibs- & Bjergnings Komp.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene i det væsentlige uforandrede uden nogen Bedring, saa at Fragtraterne er lave overalt. Danmark har vedvarende forskellige Laster, men Afslutninger er meget faa. Tyskland noterer kun enkelte mindre Laster, og Königsberg er atter 3 lavere pr. Qrs. i Noteringerne til England. Rusland har kun enkelte Trælaster til lave Rater og er tom for Foderstoflaster pr. straks; medens der er nogle Laster pr. Aug./Septbr. Bottenhavet og Sydsverig er vedvarende mal uden noget egentlig nyt af Betydning, saa at det ofte er vanskeligt at anbringe Skibene til Fragter, som kan give Udbytte. Vestsverig og Østnorge har atter færre Fragter, og særlig er Islaster meget faa efter Aarstiden. Returfragter Vest fra er der ikke egentlig Mangel paa, men da Ferien i de skotske Kulminer er begyndt, og Udsigterne til Strejke vedvarende ser truende ud, er der stor Usikkerhed i denne Part, ligesom Tørnen sandsynlig vil blive længere paa de forskellige Kulhavne.

For de mindre Skibes Vedkommende er Fragtmarkedet lige roligt og livløst, og næsten ingen Udbud af Ladninger finder Sted. Königsberg noterer 4 M., Stettin slutter for Havre til 3½ M., og Wismar byder for Salt til Danmark 2¾ M. Hamburg har været lidt bedre og sluttede 4 M. for Majs til Danmark. Heller ikke fra de russiske Østersøhavne er der nogen Bedring for prompt Afskibning. Pr. August mener Riga at kunne gennemføre 14 M. for Oljekager. Sverig er næsten mattere, og fra Karlshamn skrives, at det er endog vanskeligt at placere derliggende, fragsøgende Skibe; Sundhavnen, Halmstad og Warberg, er ikke bedre.

Kjøbenhavn er som sædvanlig meget flov og sluttede bl. a. til Øst-Bornholm, Majs 11 Øre; fra et Par ankomende Importdampere blev der saa godt som slet ingen Omladninger.

Havarier og Forlis.

Taurus, Dpsk. af Bergen, kom d. 16. ds. paa Grund paa »Stubben«. Skibet forsøger at komme flot ved egen Hjulp.

Nybygninger, Køb og Salg.

Et Skib uden Jern. En umagnetisk Yacht, kaldet »Carnegie«, som Carnegie Institutet i New York lader bygge til en helt ny Udforskning af Jordmagnetismen, blev fornylig sat i Vandet i Brooklyn, fortæller »Shipp. Gaz.« Den betegner en ny Epoke med Hensyn til Skibsbygning, og da især dens Hjulpe-maskine. Det er første Gang, at et Skib af denne Størrelse bliver forsynet med de ny maritime, gasproducerende Kraftmaskiner. Disso blev anbragt under Ledelse af The Loomis-Pettibone Company.

Naar dette Skib stikker i Søen, vil det eneste Stykke Staal eller Jern, som findes i det, være dets Gasmaskines Staal Stempelstang, denne er anbragt saaledes, at den ingen Indflydelse kan faa paa dets Kompasser, og at absolut ingen Rettelser for Kompassets Deviation vil blive nødvendig. Gasproduktionsmaskinen er af Kobber; den kan producere Gas til en Skibsmaskine paa 150 Hestes Kraft. En saadan Maskine kan give Skibet en Fart af seks Knob; Gassen produceres af Stenkul. Alle Skibets Nagler og Bolte er af Kobber eller haardt Træ og dets Maskiner af Bronze eller andre Kobberlegeringer, og alle andre Redskaber af Kobber eller Aluminium. Skibet har et Displacement af 568 Tons. Det rigges som Skounertbrig og vil faa et Sejlareal af c. 13,000 Kvadratfod. Dets hele Længde er 155' 6", Bredder 33' og Dybde 12' 9".

Partojet bliver naturligvis af Carnegie Institutet forsynet med alle mulige videnskabelige Instrumenter og Hjælpe midler. Det vil tiltræde sin første Rejse i en nær Fremtid, og gaar først til Hudsonbugten for at anstille Jagttagelser over magnetiske Forhold. Det antages, at dets næste Rejse vil have til Formaal noje at bestemme den magnetiske Sydpol. Man mener, at der vil behøves mere end 15 Aar for at løse de Opgaver, som Skibet er bestemt for. Sænd-

synligvis bliver Direktoren for nævnte Instituts jordmagnetiske Af-
deling. Dr. L. A. Bauer, Leder af begge disse Ekspeditioner.

Dansk condenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovinzforretninger samt hos Enceforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det foranede Dampskibsselskab. Adolp Andersen, Schu-
bert, ank. Antwerpen 8./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Piræus
18./7. til Salonica. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 14./7.
hertil. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Trondhjem 18./7. —
A. N. Hansen, Paaske, pass. Hanstholm 16./7. for Riga. —
Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 16./7. — Arkansas, S-
Petersen, pass. Dungeness 17./7. hertil. — Arno, Strubberg, ank.
Petersborg 17./7. — Aurora, Fischer, ank. hertil 18./7. — Ba-
ron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Dunkerque 17./7. — Beira,
Lunge, ank. Kemi 17./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil
12./7. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Hanstholm 11./7. til
Palma. — Christian IX, Holm, afg. herfra 17./7. til Danzig.
— Dagmar, Bogvad, afg. Tarragona 18./7. til Denia. — Douro,
Soberg, pass. Dartmouth 15./7. hertil. — Esbjerg, Struive, afg.
Libau 17./7. hertil. — Florida, Andersen, ank. Frederikshavn
17./7. — Frederik, Thomsen, pass. Holtenau 16./7. for Lon-
don. — Garonne, Kromann, pass. Brunshüttel 14./7. til Bor-
deaux. — Georgios I, Sorensen, afg. Libau 17./7. til Hull.
— Hellig Olav, Holst, afg. herfra 15./7. til New York. — Hjel-
m, Sorensen, ank. her 16./7. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Abo
18./7. — Jolantha, Simonsen, afg. Riga 18./7. til Antwerpen.
— Kasan, Hansen, ank. Libau 13./7. — Kentucky, Andresen,
ank. Boston 13./7. — Kiev, Jorgensen, ank. Dunkerque 16./7. —
Kursk, Gommessen, afg. Kristiania 16./7. til Antwerpen. — Leo-
pold II, Rasmussen, ank. Hull 14./7. — Loire, Craignou, afg.
herfra 14./7. til Petersborg. — Louise, Kruse, ank. her 19./7. —
Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 7./7. til New York. — L. P.
Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 9./7. — Morsø, Oest-Jacob-
sen, ank. Antwerpen 15./7. — Moskav, Jonsen, pass. Holtenau
18./7. for Dunkerque. — Nicolai II, Klauson Kaas, ank. Malaga
16./7. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Antwerpen 17./7. —
O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 17./7. til Petersborg. — Omsk,
Harder, ank. Libau 17./7. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 15./7.
— Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 19./7. — Perm, Chri-
stensen, pass. Holtenau 17./7. for Hull. — Pregel, Iversen, ank.
Riga 18./7. — Riberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 19./7. —
Saga, Wiberg, pass. Kiel 16./7. for Antwerpen. — Saxo, Larsen,
ank. Antwerpen 1./7. — Texas, Lissner, ank. Trångsund 16./7.
— Tiber, Beeh, ank. Palermo 17./7. — United States, Wulff,
ank. New York 13./7. — Viking, Meyer, afg. Arendal 19./7.
nordpaa.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg.
Newcastle 27./6. til Gullport. — Mikhail Ontchoukoff, Har-
boe, ank. Camphelton 6./7. — Generalkonsul Pallisen,
Christensen, ank. Newenstee N. B. 7./7. — Wladimir Reitz,
Olsen, afg. Novorossisk 26./6. til Aarhus. — Helmer Moreh,
Thorsoe, pass. Browhead 16./7. for Manchester. — Excellence
Pleske, Rasmussen, ank. Kronstadt 9./7. — Pawel Andre-
jeff, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 13./7. — Wladimir Sawin,
Carstensen, ank. Halifax 10./7. — Alexander Shukoff, Brandt,
afg. Kronstadt 16./7. til Ghent. — Johan Siem, Nielsen, afg.
Petersborg 8./7. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmus-
sen, ank. Stockholm 15./7. — Newa, Dahl, ank. Petersborg 10./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Trångsund 9./7. til Sunder-
land. — London, Bom, afg. Swinemünde 15./7. til Tyne. — Paris,
Tholander, afg. Blyth 15./7. til Svendborg. — Bryssel, Kaas,
afg. Rotterdam 12./7. til Holtenau.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Burntisland 15./7. til Stockholm.
— Wien, Boeck Hansen, ank. Riga 15./7. — Roma, v. Thun,
ank. Rufisque 6./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. West Hartlepool
15./7. til Kjøbenhavn. — Brattingsborg, Svendsen, ank. Pe-
tersborg 14./7. — Flynderborg, Andersen, ank. Rotterdam
10./7. — Fredensborg, Fischer, afg. Sunderland 17./7. her-
til. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Newcastle 15./7. til
Kronstadt. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Petersborg 15./7. —
Kronborg, Jensen, ank. Barry 15./7. — Rosenborg, Schultz,
afg. Kjøbenhavn 13./7. til Masklaks. — Skandenborg, Jensen,
ank. Genua 11./7. — Stegelborg, Lund, afg. Barry 8./7. til
Spezzia. — Stjerneborg, Lund, ank. Hull 16./7. — Søborg,
Hansen, ank. Stettin 11./7. — Uranienborg, Schmidt, afg.
Bougie 15./7. til Huelva.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Stettin
10./7. — Klampenborg, Winther, ank. Petersborg 11./7. —
Murselishørg, Larsen, ank. Aalborg 16./7. — Silkeborg,

Pedersen, afg. Grimsby 14./7. til Petersborg. — Skodsborg,
Agerlin, ank. Slax 13./7. — Tuborg, Schmidt, afg. Hull 15./7.
til Kronstadt. — Ulfshørg, Jorgensen, ank. Terneuzen 13./7. —
Vordingborg, Palsho, ank. Sunderland 15./7.

Neptun. Aggersborg, Jorgensen, ank. Torneå 12./7. —
Danshørg, Kühl, afg. Petersborg 17./7. til Calais. — Jægers-
borg, Larsen, ank. Calais 16./7. — Kallundborg, Nielsen,
afg. Kjøbenhavn 17./7. til Ripola. — Taarnborg, Matzen, afg.
Windau 14./7. til Amsterdam eller Zaandam.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Tyne 8./7.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Villa Real
15./7. til Corma.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, afg. Ghent 16./7. til
Newcastle.

Svendborg. Anna Mærsk, Moller, ank. Kronstadt 9./7. —
Peter Mærsk, Borgesen, ank. Petersborg 18./7.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Aarhus 14./7. til Petersborg.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Kofoed, ank. Hun-
gerburg 11./7.

Torm. Sana, Jensen, ank. Antwerpen 15./7. — Helene,
Sorensen, ank. Kjøbenhavn 12./7. — Agnete, Petersen, ank. Great
Yarmouth 17./7. — Hermia, Hansen, afg. Riga 15./7. til Ghent.
— Alice, Schultz, afg. Burntisland 17./7. til Kallundborg.

Alfred Christensen. Eklipika, Hemmingsen, ank. Rotter-
dam 13./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. West
Hartlepool 4./7. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 15./7. —
Svend, Schmidt, afg. Hernösand 12./7. — Nordland, Moller,
afg. Swinemünde 15./7. — Kronprins Frederik, Andresen,
ank. Cardiff 9./7. — England, Andersen, ank. Odense 12./7. —
Holland, Poulsen, afg. Aarhus 14./7. — Rusland, Madsen, afg.
Methil 15./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Uleåborg 5./7.
— Europa, Hansen, ank. Amsterdam 15./7. — Frankrig,
Friis, ank. Swinemünde 15./7. — Belgien, Nielsen, ank. Swine-
münde 16./7. — Dronning Olga, Petersen, afg. Liverpool 4./7.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Torneå 18./7. — Helga, Van-
ben-Hansen, ank. Riga 19./7. — Martha, Christensen, ank. Sand-
vik 18./7. — Elna, Ratje, afg. Antwerpen 17./7. — Therese,
Pedersen, afg. Antwerpen 17./7. — Simone, Moller, ank. Tyne
10./7. — Jeanne, Laffler, ank. Stockholm 17./7. — Vera,
Riso, afg. Archangel 9./7. — Daisy, Lagesen, ank. Sunderland
15./7.

Vesterhavet. Nordsoen, Gram, afg. Rivadesella 15./7. til
Middlesbro. — Genda, Iversen, ank. Husum 15./7. — Fylla,
Lauritsen, pass. Hanstholm 16./7. for London. — Cito, Jepsen, afg.
Antwerpen 16./7. til Stolpmünde. — Napoli, Brieneh, pass. Hel-
singør 16./7. for Neufahrwasser. — Bodil, Udall, afg. Brest 16./7.
til Blyth. — Dagmar, Mathiasen, afg. Hartlepool 15./7. til
Huelva. — Norma, Schiff, afg. Esbjerg 17./7. til Newcastle. —
Alfa, Sorensen, afg. Pernau 15./7. til Båtskärsåns. — Karla,
K. M. Nielsen, afg. Libau 16./7. til Belfast. — Laura, Petersen,
pass. Helsingør 14./7. for Middlesbro. — Hebe, Gregersen, afg.
Uleåborg 14./7. til Newport. — Inger, Larsen, ank. Horsens 14./7.
— Johanne, Thøgersen, ank. Kjøbenhavn 15./7.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Råfsö 15./7. — Alexy, Lo-
rentzen, ank. Rouen 16./7. — Dagny, Sorensen, ank. Marseille
10./7. — Mary, Clausen, afg. Tyne 16./6. til Lerwick.

H. Kirschner. Edison, Jorgensen, afg. Hamburg 15./7. til
Methil. — Fulton, Jorgensen, ank. Genua 15./7. — Newton,
Andersen, ank. Portovechio 7./7. — Washington, Nielsen, ank.
Leer, 27./6. — Nivington, Svendsen, afg. Kjøbenhavn 16./7. til
Windau.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Sunderland
15./7. til Swinemünde. — Henrik Bjelke, Hansen, ank.
Kuusiluoti 10./7. — Ove Gjedde, Jans, ank. Libau 11./7.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Hull 12./7. — Allan, Niel-
sen, afg. Burntisland 16./7. til Odense.

Frø. Austa, Bagger, afg. Riga 12./7. til Ghent. — Fnoja,
Nielsen, ank. Korsør 16./7. — Vera, Thing, ank. Bandholm 17./7.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg.
Cardiff 16./7. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Tyne 17./7. —
St. St. Blicher, Christensen, pass. Kjøbenhavn 17./7. nordg. —
Peter Willomoes, Albertsen, ank. Nykjøbing F. 13./7. —
Hans Tavsens, Klaborg, ank. Rouen 14./7. — H. C. Ander-
sen, Rasmussen, afg. Plymouth 16./7. — Ajax, Brøsen, ank.
Kjøbenhavn 15./7. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Pillau
16./7. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Abo 16./7. — N. G. Pe-
terseu, Bloch, ank. Antwerpen 15./7. — N F Hoffding, van
Deurs, ank. West Hartlepool 16./7.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjø-
benhavn, d. 20. Juli 1909. — Frugtmarkedet. — Havarier og For-
lis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jønsen & 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.



finas hos de fleste af Landets
**Skibs- og
Provianteringshandlere**

Jacob Holm,
Rønne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reell behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Velthelm,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Velthelm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes
Forlang Prislister eller Tilbud.
Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland).

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmstromer“.
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forrætnng.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1857.
Telef. Nr. 50. Telegr. adr.
Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Marittima“.
Telefon Nr. 1000.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre. Kæder etc.

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. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedat og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Forlangende.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 6552

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 20 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 55.

Kjøbenhavn, Fredag den 23. Juli 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wire rope
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.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. Havarikommisionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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.

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 • •

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Pillal: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trøfles Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

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.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Proviinsærne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisou
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvørk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 30.

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—8.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
Københ. C. Telf. H. 1728.

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMPFABR. YANIA

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagot beskarende
Reel og billig Betjening garanteres.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Koføed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdforsikringer, til billige taeste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Ledig Post.

Posten som Bestyrer af det nærrejsdske Redningsvæsen er ledig og skal besættes fra den 1. Oktober d. A.

Med denne Post er forbundet en aarlig Lønning af 4000 Kr. og til Kontorhold at Beløb af 500 Kr. aarlig. Paa Rejser oppebæres de normerede Dagpenge og Befordringsudgifter godtgøres.

Bestyreren vil have at tage Bopæl efter Ministeriets nærmere Bestemmelse.

Ansejninger om denne Post stiles og indsendes til Marineministeriet inden den 15. September d. A.

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.

En ældre Skibsfører,

som har en 36 HK. Motor, ønsker at faa denne anbragt i et Fartøj af passende Størrelse, samt at overtage samme som Skibsfører. Billet, mrk.: „324“, modtager Bladets Kontor.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Effte, A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Motoren „Gideon“ er bevilg den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Skibsbygmester Petersen: Der er allerede Forhandlinger om den Sag. Naar det blot er blevet renskrevet, indgaar det til Lasteliniekommissionen. Lad mig samtidig sige, at naar vi har taget dette Spørgsmaal op, er det ingenlunde, fordi vi tror, at den Kommission, som er nedsat til at behandle Lasteliniespørgsmaalet, ikke er tilstrækkelig kompetent, paa ingen mulig Maade. Men man har fra Skibsbyggernes Side ment, at det Arbejde, som paahviler denne Kommission, er saa overvældende stort, at den maaske kunde have Nytte af at træde i Forbindelse med Dansk Sejlskibsrederi-Forening og derved faa Oplysninger om, hvorledes Lastelinien vil virke.

Maaske jeg med det samme maa rette en Henvendelse til Hr. Translator Rasmussen som Repræsentant for de mindre Skibe. Det hedder i de engelske Lasteliniebestemmelser, at de gælder for Skibe, der har 1ste Klasse, Lloyds A eller Klasse i Lighed dermed. En stor Del af disse Skibe er jo ikke i nogen Klasse, endskønt de er stærkt nok bygget dertil, og efter de Skemaer og andre Oplysninger, som er udsendt af Ministeriet, kan jeg ikke skønne rettere, end at det vil blive Synsmændene, der bestemmer, i hvilken Klasse disse Skibe kommer, og det kan komme til at betyde meget, for 2den Klasses Skibene vil kunne faa et Tab af 8—10 pCt. eller endog op til 25 pCt.

Skibsbygmester J. Ph. Jørgensen: Som det er d'Hrr. bekendt, er Skibsbygger Bager og jeg i den Kommission, som er nedsat angaaende Lasteliniespørgsmaalet. Man har navnlig arbejdet en hel Del med Dampskibene og kender i Kommissionen fuldtud dertil. Derimod er Sejlskibene endnu ikke kommet saa meget i Betragtning, og Kommissionens Medlemmer har ikke meget Kendskab til Sejlskibene, hvad dette Spørgsmaal angaar. Det indrømmer de ogsaa fuldtud, og derfor var det, at Træskibsbyggerne havde et Møde i Aarhus for kort Tid siden. Vi mente, der var Anledning til at arbejde hen til at faa noget Overblik over, hvorledes Lastelinien vilde virke. I den Anledning traadte d'Hrr. Andersen, Petersen og Møller, Faaborg, sammen og tog Sagen op, og de har udarbejdet et Materiale, som vil være til megen Nytte. Hr. Bager har ogsaa lovet at give os Materiale, og jeg har ogsaa noget liggende. Det skulde glæde mig, om vi kunde faa det frem, naar vi skal til Møde igen. Jeg var i Kjøbenhavn for nylig og gik da op til Direktør Høst i Det forenede Dampskibsselskab, som skal udarbejde i hvert Fald en Tarif. Han sagde, at han havde udarbejdet den for Dampskibenes Vedkommende; han havde ikke begyndt paa den for Sejlskibenes Vedkommende, men han skulde til det og vilde sætte Pris paa at erholde noget Materiale fra vor Side, som kunde være til Nytte for ham. Jeg lovede at skaffe ham, hvad jeg kunde. Hvis vi nu kunde erholde det Materiale, Hr. Skibsbygger Petersen er i Besiddelse af, skulde det være mig kært. Derfor er der jo intet til Hinder for, at det kan komme i *Dansk Søfartstidende*. Men det er nødvendigt, at det kommer frem saa snart som muligt, for Hr. Høst meddelte mig, at Regeringen skynder paa Sagen. Jeg sagde til ham, at jeg synes ikke, vi skal forhaste os, vi maa først og fremmest arbejde hen til at faa noget sundt og godt.

Translator Rasmussen: Jeg ønsker kun at gøre en ganske kort Bemærkning, for at man af Referatet kan se, at der allerede er gjort noget for de mindre Skibe i Anledning af Lasteliniespørgsmaalet. Af hvad Hr. Petersen sagde, forstod jeg straks, at Tabet vilde blive værst for de mindre Skibe. For at Ejerne af de mindre Skibe kan vide, at der allerede er taget Affære i deres Sag, vil jeg meddele, at jeg har skrevet til Ministeriet og fore-

spurg, om der ikke kunde træffes en Ordning saaledes, at Loven ikke traadte i Kraft for de mindre Skibes Vedkommende, saa at der kunde blive Tid til at se, hvorledes den skulde ændres. Jeg har ikke faaet noget Svar endnu og ved ikke, om der maaske her kan gives noget Svar. Men der er altsaa lænkt paa Sagen og gjort, hvad der kan gøres i den Retning.

Skibsreder Carlsen, Marstal: Jeg vil bringe Hr. Skibsbygmester Petersen og de andre Herrer, som har haft Ulejlighed med at udarbejde Materiale, min bedste Tak, og jeg tør vel sige hele Foreningens bedste Tak. Hvis jeg forstod ret, vilde de arbejde videre paa samme Sag. Det vilde sikkert være af stor Interesse, hvis der kunde fremskaffes mere Materiale, og det kunde blive indsendt til Kommissionen.

Skibsbygmester Petersen: Hvis Skibsrederne mener, der skal gøres noget, vil vi gøre vort til at samle mere Materiale. Vi er villige til at udføre Beregningerne, naar vi faar Maalene opgivet. Men d'Hrr. Skibsrederne maa saa sætte sig ind i den Maade, hvorpaa de skal maale Skibene op; det er ikke saa vanskeligt.

Dirigenten: Jeg tror at være i Overensstemmelse med Forsamlingens Ønske, naar jeg anmoder Hr. Skibsbygmester Petersen om at indsende sit Materiale til Kommissionen og *Dansk Søfartstidende*.

Formanden: Jeg har nu forandret Resolutionen i Henhold til, hvad der er fremkommet under Diskussionen. Den lyder nu saaledes:

»Idet Generalforsamlingen udtaler sin Beklagelse af, at det ikke er lykkedes helt at fritage Sejlskibe af under 80 Tons for Lasteliniebestemmelserne, og idet man befrygter, at selv den mest udstrakte Anvendelse af den Myndighed til at meddele Dispensation, der ved Lovens § 5 er hjemlet Ministeren, ikke vil være i Stand til at hindre en Nedgang i danske Skibes Konkurrenceedygtighed, naar Dispensation maa søges i det enkelte Tilfælde, opfordrer man Ministeren til at undersøge Muligheden for, at Dispensation meddeles gruppevis, saaledes at Lastelinie-loven kun finder Anvendelse paa Skibe, som farer paa engelske og andre Havne, i hvilke Tvangsregler om Lastelinie er gennemført. Generalforsamlingen maa derhos anse det for nødvendigt, at de samme Fordringer, som Udlandet stiller til danske Skibe med Hensyn til Lastelinie, ogsaa fra dansk Side stilles til vedkommende fremmede Nationers Skibe under Ophold i danske Havne.«

Nu er Resolutionen ændret efter Hr. Navigations-skolebestyrer Hansens Ønske.

Mægler Sophus Hansen, Thuro: Jeg er klar over, at det er Hensynet til England, som kræver denne Lov, men jeg vil gerne spørge, hvorledes Forholdet bliver ved Fart paa andre Lande, f. Eks. paa Rusland. Skal Lasteliniebestemmelserne saa overholdes, naar vi faar den endelige Lov, eller kan der tænkes en Mulighed for, at der kan komme et Kompromis med Lande uden for England, hvorved man overlader til hvert enkelt Land at lade dets Skibe laste, som det vil?

Dirigenten: Det forekommer mig, at det er overordentlig vanskeligt for os at svare paa det Spørgsmaal, Hr. Mægler Hansen her fremsætter. Vi maa se, hvorledes Forholdene udvikler sig.

Mægler Sophus Hansen: Min Mening var, at Kommissionen kunde arbejde i den Retning.

Dirigenten: Det er jo muligt, at hele dette Spørgsmaal bliver Genstand for en international Lovgivning mellem de søfarende Nationer.

Sekretæren, Kontorchef K r o g h: Det Spørgsmaal, som Hr. Mægler Hansen nu fremdrog, kan foreløbig kun løses ved Hjælp af Bemyndigelsen til Dispensation. Noget andet er, hvorledes den endelige Lov vil blive. Jeg anser det for givet, at der vil blive fort Forhandlinger med andre Stater i Mellemtiden, og selvfølgelig vil man have sin Opmærksomhed henvendt paa en mere definitiv Løsning af Spørgsmaalet, men saaledes som vi staar i Øjeblikket, med den midlertidige Lov, tror jeg, at dette Forhold fuldstændig maa henhøre under Dispensionsreglen.

Samtidig maa jeg maaske benytte Lejligheden til at sige, i Anledning af Hr. Translatør Rasmussens Forespørgsel, at det er mig ganske vist bekendt, at den omtalte Skrivelse fra Afdelingen for mindre Skibe er indgaaet til Ministeriet, men det vil ikke være muligt paa nærværende Tidspunkt at sige noget som helst om, hvordan denne Skrivelse vil blive besvaret eller kan besvares.

F o r m a n d e n: Det er noget ret ekeptionelt, at Afdelingen for mindre Skibe optræder paa egen Haand i Stedet for at lade Sagen passere Hovedforeningen og Fællesrepræsentationen, og den Forretningsgang vil umuligt kunne opretholdes og føre til et rigtigt Resultat.

Translatør R a s m u s s e n: Det er jo et ekeptionelt Tilfælde. Grunden til, at jeg indsendte Skrivelsen, var, at det blev mig fortalt, at der var allerede udsendt Instruks til de forskellige Mænd, som skulde anbringe Lastemærket, saa at Arbejdet skulde paabegyndes i den nærmeste Fremtid. Saa tænkte jeg, at naar Arbejdet nu var paabegyndt, var det for sent at søge, om noget; derfor skrev jeg over Hals og Hoved: kan det ikke stoppes? Hvis Skrivelsen skulde have gaaet den almindelige Vej, var det blevet en Omvej.

F o r m a n d e n: Hovedbestyrelsen kunde dog i alt Fald have faaet en Meddelelse derom. Hvis nogen saa sent som i Dag havde spurgt mig om denne Sag, havde jeg svaret: det kender Bestyrelsen ikke noget til. Fremgangsmaaden er ikke korrekt.

S e k r e t æ r e n: Dette bringer mig til at nævne, hvad jeg maaske allerede burde have nævnt, da jeg gjorde Rede for de Principer, man vil lægge til Grund for Fællesrepræsentationens Stilling i Forholdet til Ministeriet og de enkelte Organisationer. Det er en Forudsætning og maa i Almindelighed være en endog ganske bestemt Forudsætning, at de Ting, som ønskes fremmet, gaar fra Underorganisationen gennem Hovedforeningen ind til Fællesrepræsentationen, hvis ikke ganske særlige Omstændigheder taler for at undlade dette, saasom at der absolut ikke er nogen som helst Tid at spille. Jeg kan nævne et bestemt Eksempel: Sagen om Masnedøbroen danner i mine Øjne en saadan Undtagelse. Men bortset fra saadanne bestemte Tilfælde, vil den normale Forretningsgang være denne: hvis den enkelte Kredsaftdeling sender en Skrivelse direkte ind til Ministeriet om en eller anden Sag, vil det første, Ministeriet gør, være at oprette det, som vedkommende Kredsaftdeling har forsømt, nemlig at sende Sagen til Fællesrepræsentationen, og denne sender den videre til Hovedforeningen og beder om at faa at vide, hvordan Hovedforeningen stiller sig til Sagen. Jeg burde maaske have nævnt dette under det tidligere behandlede Spørgsmaal, men jeg er glad ved her at have faaet Lejlighed til at gøre opmærksom paa, at saadan er Forholdet; og den Forretningsgang er man meget bestemt paa at opretholde saa vidt muligt.

Mægler H. A. H a n s e n, Thurø: Den midlertidige Lov om Lastelinien er en Undtagelseslov. Efter de her faldne Udtalelser tør jeg gaa ud fra, at skønt den er midlertidig, vil det tage ret lang Tid, før der kommer en endelig Lov, thi der maa gaa et overordentlig stort Arbejde forud, ogsaa fordi det er nødvendigt at undersøge, om danske Skibes Typer er saa forskelligartede, at der maa kunne anvendes simplificerede eller andre Regler i For-

hold til den engelske Lov. At dette Arbejde er nødvendigt, staar mig klart, thi hvis de danske Typer er saaledes, at Skibene, naar de er lastet, har større Frihord end andre Nationers Skibe, f. Eks. de engelske, maa der tages Hensyn hertil i Loven. Ellers vil den danske Type komme til at ligge under. Naar jeg siger, at Loven er en Undtagelseslov, begrundet jeg dette med, at det er mig uforstaaeligt, at Board of Trade kan nægte at anerkende en dansk Lov, med mindre Skibe af under 80 Tons tages med. Thi i Følge de engelske Regler er engelske Skibe i Hjemmefart undtaget fra disse Bestemmelser; denne Hjemmefart gaar mellem Skotland, Irland og Kanalhavnene. Det er et vidtstrakt Omraade, inden for hvilket den strænge Lov ikke finder Anvendelse. Naar vi har maattet stryge Bestemmelsen, der undtager Sejlskibe under 80 Tons, kan jeg ikke se rettere, end at her er en ret betydelig Fejl, thi hvis det kun gælder den indskrænkede Fart her hos os, er det jo ganske uden Betydning, og saa længe den midlertidige Lov bestaar, ser jeg ikke rettere, end at vi kommer til fuldstændig at ligge under i Konkurrencen med de Skibe, som besjeler disse Farvande, Vandene ved Norge og Sverige og ligeledes Tyskland, som ogsaa har en meget udstrakt Kyst.

Kontorchef Krogh udtalte, at Dispensation skal søges i det enkelte Tilfælde, og Loven siger jo, at den kan gives under særlige Omstændigheder. Nu vel, jeg ser ikke, at Loven trods Handelsministerens gode Vilje hjemler ham Ret til at give Dispensation en bloc. Jeg vil gerne spørge Hr. Kontorchef Krogh, om han formener, at Ministeren har Ret dertil. Jeg kan ikke se, at han har det, og hvis Dispensation skal gives for de enkelte Tilfælde, er det en fuldstændig Ulykke for vore danske Sejlskibe. Hvis Ministeren ikke har Ret dertil i Henhold til Loven, kan han ikke gøre det trods sin gode Vilje. Jeg mener derfor, at forudsat at dette er rigtigt — at Ministeren end ikke kan det — saa er den foreslaaede Resolution ikke fyldig nok. Den maa efter min Opfattelse gaa ud paa at henstille til Ministeren, at den midlertidige Lov ikke alene om en Tid men helst straks forandres derhen, at den ikke er gældende for Skibe, som ikke kommer til England eller ikke befarer Havne, hvor man har lignende Tvangsregler om Lastelinie. Jeg spørger Hr. Krogh, hvorledes hans personlige Mening er derom.

S e k r e t æ r e n: Jeg kan med Hensyn til Fortolkning af Dispensionsbestemmelsen ikke gaa videre end til at henholde mig til de Oplysninger, som ad officiel eller halvofficiel Vej er fremsat om, hvordan Dispensation kan meddeles, og hvor vid Bemyndigelsen er. Hvorvidt der skulde være Adgang til en endnu meget videre gaende Dispensation, kan jeg ikke afgøre. Jeg griber ikke ind paa rent juridiske Omraader. Spørgsmaalet maatte i alt Fald først og fremmest gores til Genstand for en Overvejelse af rent juridisk Natur, men man vil ikke kunne forlange af mig, at jeg skal indlade mig paa saadanne rent juridiske Fortolkninger. Hvis Ministeriet er til Sinds at strække sig et Stykke videre i den Retning, maatte det blive Ministeriets Sag først at overveje, hvorvidt det har Ret til at gøre det, og skulde det vise sig, at det ikke har denne Ret, maatte Ministeriet tage Initiativ til, hvis det ønskede at imødekomme Skibsfarten paa dette Punkt, at faa indført en saadan Ændring, at det blev muligt. Det vil ikke være vanskeligt at forstaa, at jeg vilde gaa ganske uden for min Competence ved at indlade mig paa at besvare et Spørgsmaal af saa rent juridisk Natur som det, der rejses her.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Jeg tror, at hvis Resolutionen skulde være tilstrækkelig fyldig, saa maatte den deles i to Dele, og det første Punkt kunde vist kortelig formuleres saaledes: «Ministeren opfordres til at forelægge et Lovforslag, som lyder saaledes: «Ved denne Lov sættes midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie ud af Kraft». Det var det eneste rationelle,

som var at gøre. Det er den eneste Ændring, som kunde foretages efter de Oplysninger, som er fremkommen her. Efter Forespørgslen fra Mægler Hansen junior staar det for mig saaledes, at hvad det end vil ende med, vil Tab af Tid og ogsaa af Penge ikke kunne undgaas, uden at det derfor bliver til noget som helst andet for Skibene. Vanskeligheden kan kun ophæves ved, at vi fik en Lov, der lod som af mig nævnt. Skulde det saa være nødvendigt i Tilknytning til dette at nævne noget mere, maatte den anden Del af Resolutionen indeholde Bestemmelserne om de Læmpelser, vi maatte have. Jeg vilde mene, at det var let for Ministeren at faa det gjort nu, da Rigsdagen er samlet.

Ministeren skulde opfordres til at forelægge et Forslag, der lod saaledes: »Ved denne Lov sættes midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie ud af Kraft.« Saa fik vi det eneste, vi kan være tjent med.

Mægler H. A. Hansen: Maa jeg takke Hr. Kontorchef Krogh for hans Svar, et Svar, jeg havde ventet; jeg havde ikke ventet mig noget andet, thi som jeg allerede har nævnt, tillader Loven ikke Ministeren trods hans gode Vilje at dispensere ud over en vis Grad. Saaledes er der altsaa ikke efter min Opfattelse i den foreslaaede Resolution henpeget paa det for dansk Skibsfart absolut odelæggende i den midlertidige Lov. Jeg maa henstille, at der gøres en saadan Tilføjelse — jeg kunde for Resten næsten have Lyst til at slutte mig til det af Hr. Navigationskolebestyrer Hansen udtalte, at Resolutionen ligefrem kom til at lyde paa: vi anmoder om at faa Loven sat ud af Kraft. Den er og bliver odelæggende.

Havnefoged Møller: Jeg føler mig overbevist om, at der ikke i Øjeblikket er noget at gøre ved den Sag. Ministeriet har Dispensationsret, og mere kan der ikke opnaas i Øjeblikket. Men vi kan anmode Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse om, saa snart der er Lejlighed eller Mulighed derfor, at virke hen til, at Lasteliniebestemmelsen ikke bliver anvendt paa Skibe under 80 Tons i den indskrænkede Farl. Vi maa anmode Bestyrelsen om at søge at faa Forholdet ændret til, at Skibe under 80 Tons i indskrænket Farl skal være fritaget for Lasteliniemærket, eller i Fald de ogsaa skal have Mærket for at være klare til at besejle andre Farvande, at Lasteliniemærket da ikke skal have nogen Betydning i den indenrigske Farl og i den indskrænkede Farl.

Dirigenten: For at faa en Afslutning maa vi gøre Formandens principalt stillede Forslag til Genstand for Afstemning. Falder det, maa der stilles Forslag om en anden Resolution.

Ved en derpaa foretagen Afstemning afgaves der 14 Stemmer for Formandens Forslag til Resolution, ingen Stemmer imod.

Følgende Resolution var saaledes vedtaget enstemmigt:

»Idet Generalforsamlingen udtaler sin Beklagelse af, at det ikke er lykkedes helt at fritage Sejlskibe af under 80 Tons for Lasteliniebestemmelserne, og idet man befrægter, at selv den mest udstrakte Anvendelse af den Myndighed til at meddele Dispensation, der ved Loveus § 5 er hjemlet Ministeren, ikke vil være i Stand til at hindre en Nedgang i danske Skibes Konkurrenceevne, naar Dispensation maa søges i det enkelte Tilfælde, opfordrer man Ministeren til at undersøge Muligheden for, at Dispensation meddeles gruppevis, saaledes at Lastelinie-loven kun finder Anvendelse paa Skibe, der farer paa engelske og andre Havne, i hvilke Tvangsregler om Lastelinie er gennemført. Generalforsamlingen maa derhos anse det for nødvendigt, at de samme Forordninger, som Udlandet stiller til danske Skibe med Hensyn til Lastelinie, ogsaa fra dansk Side stilles til vedkommende fremmede Nationers Skibe under Ophold i danske Havne.«

Dirigenten: Vi gaar saa til næste Sag paa Dagsordenen.

Navigationslærer Christensen: Vi er en hel Del, som ikke har stemt hverken for eller imod, fordi vi ventede, at der bagefter skulde foretages en anden Afstemning.

Dirigenten: Diskussionen om Punkt 8 paa Dagsordenen er afsluttet. D'Hrr., som ikke har stemt, kunde have stemt imod Resolutionen; saa havde de derved, saafremt den var bleven forkastet, fremkaldt en anden Afstemning. (En Stemme: Naar jeg ikke afgav Stemme, var det, fordi jeg forstod, at der forelaa en Resolution til.) Der er ikke Tvivl om, at jeg sagde, at hvis Formandens Resolution er faldet, gaar vi til Opstilling af en anden Resolution.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 23. Juli 1909.

Gennem Sekretæren for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har vi modtaget følgende:

Advarsel. Ærede Kolleger, som lader sig befrage med Sten fra Kullgrens Enke, Lysekil, advares mod at lade sig adressere til Mæglerfirmaet Stover & Skott, Königsberg. — Jeg blev sluttet med Sten fra Lysekil til Königsberg og blev adresseret til Stover & Skott, som tillige var Modtager. For at blive indklareret maatte jeg betale 29 Mark 27 Pfennig for et Fartøj, som kun maaler 58 Reg.-Tons. Naar man saa skal betale noget lignende til en anden Mægler for Udklarering, bliver det over 1 Mark pr. Reg.-Ton alene for Klarering, hvilket er meget for dyrt.

En Kollega, som var adresseret til samme Mægler og maatte betale samme Pris, tillod sig at spørge, om det ikke var en Fejltagelse. Svaret var, at nu var de færdige med ham, han kunde gaa. — Den Slags Mæglere burde man se at komme uden om.

I det hele taget burde der arbejdes hen til helt at blive fri for Adresse-Klausulen, saa enhver kunde søge den Mægler, han ønsker, og samtidig burde man søge at undgaa de Mæglere, som spekulerer i Fragter. Thi naar Mæglerne skal have en Part af de i Forvejen smaa Fragter, saa bliver der snart intet tilbage til Skibene.

C. Petersen,
Skonnert »Wilhelm« af Fredericia.

Föttinger Transformatoren.

Direktøren for Maskinfabriken Vulcan i Hamburg, Dr. Gustav Bauer holdt i Følge »Hamb. Corr.«, fornylig et Foredrag om »Föttinger Transformatoren«, der blandt andre overværedes af Keiser Wilhelm. Af dette Foredrag gengives her følgende:

»Föttinger Transformatoren« er en Kombination af Pumpe og Vandturbine, hvis Virkemaade bestaar deri at overføre en hurtiglobende Maskinaksels Ydeevne til en langsommere løbende Akselledning. »Föttinger Transformatoren« er en Opfindelse af Bureauchef ved Stettiner Maskin-Aktieselskabet Vulcan, Dr. Ing. Hermann Föttinger, der i Aarene 1905—1906 tilbød Aktieselskabet Vulcan sin Opfindelse til Køb i patentfærdig, teknisk gennearbejdet Konstruktion. Siden da er der paa Vulcans Tegnestuer og Værksteder, hvor man straks har paaskønnet Opfindelsen, uafsladelig blevet arbejdet paa, ved Erfaringer indvundne ved praktiske

Forsøg, at forberede Indførelsen af Transformatoren i den industrielle Verden.

Nu er disse Forsøg afsluttet, og man mener at turde forudsige, at den Fötlingerske Opfindelse vil blive banebrydende overalt, hvor den Opgave stilles til Tekniken at overføre Maskinkraft under samtidig væsentlig Reducering af Omdrejningsstallet. Dette er et Problem, som Ingeniører hyppigt staa overfor, især siden den hurtigløbende Dampturbinemaskine har holdt sit Indtog i Fabrikkerne. Det laa nær for Vulcan som Skibsværft, blandt »Föttinger Transformatoren«s mange Muligheder, særlig indgaaende at studere dens Indførelse i Krigs- og Handelskibe. Netop ved Skibsmaskinbygningen, hvor Turbinemaskinen fra Aar til Aar mere og mere fortrænger Stempelmaskinen, aabner der sig et stort Felt for en brugbar Transformator.

Turbinens Ydeevne er størst, jo større dens Omdrejningshastighed er, hvorimod Drivskruens Virkning hurtig tager af, saasnart den overskrider en vis Omdrejningshastighed. Da nu baade Skibsturbinen og Drivskruen er anbragt paa den samme Akselledning, saa har det paa Grund af Turbinens og Drivskruens daarligt harmonerende Arbejdsmaade, hidtil ikke været muligt ved Skibsanlæg, at udnytte Turbinens teknisk set næsten ubegrænsede Ydeevne. At afhjælpe dette Misforhold har Tekniken hidtil ikke formaet. Anvendelse af simple Transmissioner er udelukket paa Grund af den store Kraft, som fordres ved Skibe. Bedre Resultater turde ventes ved elektriske Overføringer, men ogsaa her strandede Sagen paa de komplicerede Afbryderapparater.

I dette Øjeblik er Opgaven imidlertid løst ved »Föttinger Transformatoren«. Föttinger gennemskærer den hidtil som et stift Hele dannede Skibsakselledning, og frembringer herved to adskilte Akselledninger, mellem hvilke han anbringer sin Transformator. Derved kommer Turbinen og Drivskruen til at arbejde uafhængig af hinanden, hver med sin gunstigste Omdrejningshastighed. Vulcan har prøvet den Fötlingerske Opfindelse praktisk, og paa Skibsværftet i Bredow ved Stettin er der sidste Aar blevet bygget en Dampers paa 500 HK., som er udrustet med »Föttinger Transformator«. Dette Skibs Prøvefart, som fandt Sted den 14. Juni d. A., faldt saa heldig ud, at Skibet med det samme kunde staa til Søs og uden Ophold tilbagelægge Turen fra Stettin til Hamburg, trods daarligt Vejr. Til Ære for Opfinderen, har Vulcan givet denne mindre Dampers Navnet »Föttinger Transformator«. Skibet er et fuldgjaldigt Bevis for, at Tekniken, og sær. Skibsmaskintekniken, har gjort et stort Fremskridt.

Efter Foredraget blev de fremlagte Tegninger af Transformatoren forklaret og Forsøgsskibet forevist.

Fragtmarkedet.

Den væsentligste Forandring i den forløbne Uge er, at Sortehavet etc. har bedret sig noget, idet der ikke alene er en Del mere Begær for August og lidels September Tonnage, men Raterne viser ogsaa en effektiv Fremgang. Saaledes er der f. Eks. sluttet store Dampere fra Odessa eller Nikolajeff pr. 12.—25. August til 8/ London, Rotterdam eller Antwerpen, og Donauen betalte 9/6 »any«, 10/ Hamburg for Baade paa 3.000—4.000 Tons. Fra Azoff er sluttet en Række prompte Dampere fra 8/9 »any« for meget store Baade, indtil 9/6 for 3.000—4.000 Tons Baade, 6 d. ekstra Hamburg. Der er ikke Tvivl om, at de foranvænte Markeder vil blive de toneangivende i den nærmeste Fremtid, og da Høstudsigterne meddeles at være gunstige samtidig med, at der ikke er sluttet videre megen

Tonnage forud, synes der at være ganske gode Chancer for yderligere Opgang, særlig hvis Rederne vil indtage en fornuftig og afventende Holdning. Udvider Begæret sig fra Sortehavet etc., vil det ogsaa faa en gunstig Indvirkning paa det østlige Marked, som i den sidste Tid har trukket en Del Tonnage til sig, i Ballast fra Middelhavet, til ret billige Fragter. Nordamerika har hidtil holdt sig nogenlunde indifferent indtagen for Trælast fra Golfen, men dette Marked kan ogsaa eventuelt snart blive Aftager efter en forøget Maalestok. For Tømmer er der bl. a. sluttet til 71/3 fra to Ladepladser til Rotterdam direkte, 105/ Pensacola/Buenos Aires. Paa Netto-Charter fra Golfen har August Tonnage akcepteret 8/9 til U. K. eller Kontinentet, 10/6 til Middelhavet. La Plata Markedet ligger meget usselt, og efter at Raten for prompt Lastning i Slutningen af forrige Uge var kommen ned paa 11/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn), har der i denne Uges Begyndelse været sluttet til 10/6, ja endog til 10/ for en ganske prompt 5,300 Tons Baad. Hvorvidt Markedet hurtigt vil rette sig er det umuligt at sige. Hvad Middelhavsfragterne angaar, da frembyder disse intet af Interesse. Under vore hjemlige Breddegrader er det jo Østersøen, hvortil Interessen hovedsagelig knytter sig, og dette Marked ligger fremdeles fast, derimod er der al Grund for Rederne til at udbyrde i høje Klager over Kulfragterne til Østersøen, thi de faa, som kan skaffes for prompt Lastning, er saa usle, at de næsten alle giver Underskud. I flere Tilfælde har det endog været umuligt at faa placeret prompte Dampere, og der er adskillige, som er gaaet tilbage i Ballast til Østersøen fra Østkysten af U. K. eller Kontinentet, men om det under visse Omstændigheder er saa meget daarligere end at tage en Kulfragt, som giver langt Ophold og Underskud, kan der disputeres om. Situationen i Skotland er stadig meget uklar, idet Mineejerne jo har proklameret Nedsættelse af Arbejdernes Lønninger fra den 26. ds., men der arbejdes fremdeles paa at komme til en Ordning, og forhaabentlig vil det lykkes. Blandt de sidste Befragninger fra Østkysten skal vi nævne: 3/1½ å 3/4½ Kronstadt, 3/4½ å 3/6 Swinemünde, 3/7½ Newfairwater (1.550/1.600), 3/9 Riga (2.000), 4/4½ Wismar (1.450), 3/6 Horsens (2.200), 4/ Aalborg (950), 5/6 å 6/ Genua eller Marseille, 6/9 Palermo (2.700) og 5/3 å 5/6 Aleksandria. Fra Cardiff er Befragningernes Antal betydeligt mindre end Ugen i Forvejen. Der betaltes 4/3 Kronstadt, 4/7½ Kiel, Pres. 4.25 La Ballice, 6.75 Algier eller Marseille, 5/3 å 5/6 Genua eller Savona, 4/9 Neapel (800 Tons Losning), 4/9 Port Said, 5/6 å 5/9 Las Palmas, 12/3 å 12/6 River Plate.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening.

Ændringer i Foreningens Vedtægter.

Kjøbenhavns Skipperforening afholdt Onsdag den 21. Juli Kl. 6 Em. i Wittmacks Lokaler en fatrig besøgt overordentlig Generalforsamling.

Formanden, Kaptajn Knudsen, aabnede Generalforsamlingen. Efter hans Forslag og med Forsamlingens Tilslutning overtog Overretsassessor Timm Hvervet som Dirigent erklærede Generalforsamlingen for lovlig indvarslet og satte den eneste Sag paa Dagsordenen, Forslag til Ændringen i Foreningens Vedtægter, til Forhandling.

Formanden gjorde ganske kort rede for Generalforsamlingens Indkaldelse og Hensigten dermed. Formanden havde modtaget en Opfordring til at indkalde en ekstraordinær Generalforsamling for at faa vedtaget en Lovændring, saa ogsaa de færende Medlemmer kunde faa Lejlighed til at afgive Stemme paa Generalforsamlingerne. Bestyrelsen havde intet derimod, men fandt det heldigst samtidig at faa gennemført forskellige andre Ændringer. Der blev da nedsat et Udvalg, der har udarbejdet de nu foreliggende Ændringsforslag, som er blevet tilsendt alle Foreningens Medlemmer.

(Fortsættes Side 439.)

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), Kablelængder (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.

1630. Vrag borttaget. Stubben N. Sundet. Galensen, som var sunket V. t. N. for den røde Spidsstønde med Singe og 2 Koste paa Stubben, er optaget. Vrag-Lystonden vil blive inddraget.

1631. Is ved Island. Telegram fra Isafjordi: Den 11. Juli. Spredt Is i Humafloi, næsten landfast ved Geitollsgunpr; NØ-lig Kuling.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1632. Fyskibet »Plevna« atter udlagt. **Botniske Bugt.** Finland. Fyskibet »Plevna« er udlagt paa Station.

1633. Skydeøvelser. Pillau. Tyskland. Indtil den 4de August 1909 afholdes Skydeøvelser ved Pillau fra Kl. 9 Fm. til Kl. 12 Md., og den 3die August desuden fra Kl. 1 Fm. til Kl. 5 Fm. Naar der skydes, højes rodt Flag paa Fyrtårnet og om Natten er Bankelyrene slukket. Naar der skydes, er Havnen spærret saavel for indgaaende som for udgaaende Skibe. Et hvidt Flag højst paa Fyrtårnet betyder, at der ikke skydes den Dag.

1634. Vrag borttaget. **Königsberger Rinne.** Vraget af den i Königsberger Rinne sunkne Lægtter »Wilhelmine« er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1453. Kjøbenhavn 1909).

1635. Vrag afmærket. **Frisches Haff.** En Kohn er sunket c. 8 Kbl NV. for Hovedet af Elbing V.-Mole. Ø. for Vraget er udlagt en Vragtonde.

1636. Vrag afmærket. **Putziger Heisternest.** Tæt N. for Vraget af Danimeren »Archimedes«, der ligger sunket ud for Landsbyen Putziger Heisternest, er i 7 m Vand udlagt en grøn Vragtonde med N.-lig Topbetegnelse. 54° 42' 38" N. Br. 18° 40' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 658. Kjøbenhavn 1909).

1637. Skydeøvelser. **Neufahrwasser.** Fra 16de Juli til 7de August 1909 afholdes Skydeøvelser ved Neufahrwasser fra Kl. 8½ Fm. til Kl. 12½ Em.

*) Reduktionsarbejdet for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, samtlige Oplag strækker til, gratis ved Henvendelse til *Dansk Søfartstidendes Kontor*. Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

d) I den Del af Baie de Sainte Anne, som begrænses mod N. af Linien fra Munden af Fort Querqueville til Honet N.-Hjørnet, mod V. af Linien fra Midten af Reduten Complets til Ø.-Kant af Batteriet Equeurdreville.

e) Paa Arclet mellem Querqueville Mole mod N., en Linie fra denne Møles Hoved over Roche Rochefort og Midten af Reduten Complets mod Ø., og en Linie fra Midten af Fort Querqueville og N.-Kant af Momet mod S.

Uden for Reden indtil 3 Sm fra Bolgebrøderen maa kun aukres i den Trekant, som begrænses af Bolgebrøderen mod S., af en Linie fra Reduten Complets over Mellemfortet mod V., og en Linie fra Fort Flaumands til Ø.-Fortet paa Bolgebrøderen mod Ø.

1653. Taagsignal oprettet. **Pierre de Herpin.** **Cancale.** En Taagetrømpet er anbragt paa Pierre de Herpin Fyrtaarns Galleri. Den giver hvor 1 Minut To-Stød, Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 51 Sek. 48° 43' 50" N. Br. 1° 48' 55" V. Lgd.

1654. Forestaaende Udlægning af Lys- og Fløjetønde. **The Runnelstone, England SV.-Kyst.** Omirent den 10de August 1909 udlægges en sort og hvid lodret stribet Lys- og Fløjetønde c. 1 Kbl S. 7° Ø. fra The Runnelstone. 50° 1' N. Br. 3° 40' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1655. Is i Atlanterhavet. Da store Ismasser er sammenhøvede paa Newfoundland Banks, er det sandsynligt, at Isbjerg vil blive truffet uden for de sædvanlige Grænser. For kort Tid siden er et Isbjerg set paa 32° 0' N. Br. 44° 0' V. Lgd.

1656. Fyr tændt. **Ile de Penfret, Frankrig.** Ile de Penfret midlertidige Fyr er slukket og det ny, røde Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1184. Kjøbenhavn 1909).

1657. Tønde udlagt. **Plateau de Saint Jacques.** **Baie de Quiberon.** En sort Spiritønde med Cylindere i 6, i Vand udlagt S. for Grunden Saint Jacques. 47° 28' 11" N. Br. 2° 47' 32" V. Lgd.

1658. Havnebestemmelser. **Fløjetønde udlagt.** **Swakopmund Red.** **Tysk SV.-Afrika.** Lægtter og Flaader, som ligger paa Swakopmund Red, forer ingen Lanterne og giver ligesom Bugserbaadene intet Taagesignal, de sidste fører Ankerlanterne. Alle disse Fartøjer ligger NØ. for en Linie fra Landingsbroen i S. 68° Ø. til 15,5 m Dybde.

I Juli 1909 udlægges til Forsøg en sort og hvid tærnet Fløjetønde med rød Ballon, mærket »Swakopmund«, i 40 m Vand, c. 6 Sm V. fra Swakopmund Fyr, der staar paa 22° 40' 32" S. Br. 14° 31' 29" Ø. Lgd.

1659. Tønde udlagt. **Pointe au Pavillon.** **Oriens Channel.** **River St. Lawrence, Canada.** En sort Stumtønde er i 5,5 m Vand udlagt ud for Pointe au Pavillon, fra Ange Gardien forreste Ledelyr i S. 24° Ø., og fra Ange Gardien Kirke i S. 30° V. 46° 53' 31" N. Br. 71° 7' 6" V. Lgd.

1660. Fyr flyttet. **St. Jean.** **Oriens Island.** **River St. Lawrence.** Det gamle, faste Fyr paa St. Jean Værft er flyttet til Vareskuret paa Værftets Yderende og vises fra den grøn Bygnings Tag. Flaammens Højde: 10,5 m. Synsvidden: 11 Sm.

1661. Midlertidigt Fyr tændt. **Bicquette Island.** **River St. Lawrence.** Indtil det nye Fyr kan blive tændt paa Bicquette Island, brænder kun et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tæt ved Fyrtårnet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1017. Kjøbenhavn 1909).

1662. Tønde flyttet. **St. Roch Shoals.** **River St. Lawrence.** Den sorte Stumtønde Nr. 61 B. V. for St. Roch Shoals, c. 3 Sm ovenfor Upper Traverse Fyr, er flyttet og ligger nu paa 7,5 m Stølet Ø. for den tidligere Plads.

1663. Fyr tændt. **Cow Head.** **Newfoundland V.-Kyst.** Omirent den 1ste Juli 1909 tændes paa Cow Head, Cow Head Harbour, et hvidt, fast Fyr. Flaammens Højde: 43 m. Synsvidden: 15 Sm. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt

Den 6te August skydes fra Kl. 10 til 12 om Natten. Skydepladsen strækker sig til 6 Sm fra Kysten. Naar der skydes, højes sort Flag paa Signalmasten ved Løds huset og Lødsdampren ligger ude. Naar Havneindløbet paa Grund af Skydningen er spærret, højes en sort Ballon, foruden det sorte Flag, paa Signalmasten.

1638. Fyrskibet »Gabelsflaek« midlertidig ombyttet. Kiøler Bugt. Fyrskibet »Gabelsflaek« er midlertidig ombyttet med Fyrskibet »Reserve Ostsee«.

Fyr og Tangeplaner er uforandret.
1639. Sprengninger. Kiøler Fjord. Den 23de Juli 1909 foretages to Sprengninger mellem Jøgersberg og Koriøgen. Pladsen er udmærket med gule Tønder med rodt Flag, og spærret.

II. Kattegat og Skagerrak.

1640. Lystønde atter udlagt. Lille-Middelgrund. Kattegat. Lystønden ved Lille-Middelgrund er atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1342. Kjøbenhavn 1909).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1641. Fyr og Fyrlampe. Norge. Folgende Fyr og Fyrlampe er nu forandret saaledes:

Romernes Fyrlampe viser Lys med Formørkelser. Lyset er grønt fra S. 260° Ø. til S. 190° Ø., fri V. om Baardshaug, hvidt derfra gennem S. til S. 430° V., fri Ø. om Blensø, rodt derfra gennem V. til N. 730° V., hvidt derfra gennem N. til N. 90° Ø.

Hiskon Fyrlampe. Lyset er grønt i Stedet for tidligere rodt, fra S. 160° Ø., fri V. om Svartskjær, til S. 650° Ø., fri N. om Gangværskjær. I øvrigt uforandret. Holmenrua Fyr viser hurtigløbende hvidt Lys fra N. 430° V., fri V. om Yteskallen til N. 240° V., fri Ø. om Dreiflaskallen.

Kantingekalven Fyrlampe viser rodt Lys fra nuværende Lysgrænse N. 90° V., fri V. om Fiskholmneken til N. 40° V., V.-Punt af Fiskholmne. I øvrigt uforandret.

Ytre Stensund Fyrlampe viser Lys med Formørkelser. Den er flyttet havgæ ned paa Ildholms Ø-Side. Flammens Højde: 12 m. Lille Fyrhus. Lyset er rodt fra S., ind paa Nora Havn, til S. 140° Ø., fri Ø. om Nordlægen, hvidt derfra til S. 320° Ø., fri V. om Oddeskjærene, grønt derfra gennem Ø. og N. til N. 90° V., fri V. om Tangenipa, hvidt derfra til N. 160° V., fri Ø. om Ringholmne, rodt derfra til N. 220° V.

Lynge Fyrlampe, Gaustværson, viser rodt Lys fra S. 150° Ø., midt i Farvandet mellem Stillehaagen og Fribergholmen, til S. 370° Ø. I øvrigt uforandret. Raueen Fyr viser nu Lys med Formørkelser. Lyset er hvidt fra N. 240° V., fri V. om Blegeskjær og Bollen, til N. 390° V., fri Ø. om Seinholmene og Trulstærren, grønt derfra til N. 620° V., fri S. om Seinholmtærren, hvidt derfra gennem V. til S. 870° V., fri N. om Lille Skarholmne, rodt derfra til S. 170° V., fri Ø. om Hageskjær, hvidt derfra til S. 90° V., fri V. om Midtforderskjær og Araldellu, grønt derfra til S. 30° V., fri Ø. om Midtforderskjær og Araldellu, hvidt derfra til S. 150° Ø., fri V. om Mordulsa, rodt derfra til S. 330° Ø., hvidt derfra gennem Ø. til N. 850° Ø., fri S. om Møkkalms, rodt derfra til N. 750° Ø., fri S. om Fladflouen og Krubbefflu.

Gransund Fyrlampe. Den røde Vinkel fra S. 240° V., naar nu kun til N. 840° V., fri N. om Sausundholmne, derfra er Lyset hvidt til N. 760° V., fri S. om Torholmne, og derfra grønt til N. 220° V. søm før. I øvrigt uforandret. (Kort Nr. 179).

1642. Fyrskibet »Eider Galliot« ombyttet. Eider. Tyskland. Fyr- og

Løds skibet »Eider Galliot« er ombyttet med et nyt. Et hvidt Flag paa den ugerreste Mast betyder, at ingen Løds er om Bord. Signalerne for Vandstanden højes nu fra Stormasten.

1643. Fyrskibet »Oste Riff« atter udlagt. Eiben. Fyrskibet »Oste Riff« er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1348. Kjøbenhavn 1909).

1644. Afmærkning forandret. Fædderwarder Farværd. Weser. Indløbet fra Untere til Øbere Fædderwarder Farværd er nu ved Tønde C, hvortil Baaketønden er flyttet. Tønde D har derfor faaet C. Den nye Tønde D ligger 400 m nede for Baaketødens tidligere Plads i 7,5 m Vand, paa 530° 40' 20" N. Jfr. 80 22' 40" Ø. Lgd. Tønderne fra det gamle Øbere Fædderwarder Farværd er flyttet til det nye og ligger nu saaledes:

Rød Tønde	F A i 4,5 m Vand.	530° 40' 49" N. Br.	80° 20' 30" Ø. Lgd.
-	F B i 3	530° 40' 25" N. Br.	80° 21' 19" Ø. Lgd.
-	F C i 7	530° 39' 56" N. Br.	80° 22' 8" Ø. Lgd.
Sort	F i 1 4	530° 40' 33" N. Br.	80° 21' 27" Ø. Lgd.
-	F 2 i 5,5	530° 39' 59" N. Br.	80° 22' 15" Ø. Lgd.

Dybden er ikke under 3 m, men Farværdet er udsat for Forandringer. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1333. Kjøbenhavn 1909).

1645. Lystønde udlagt til Forsøg. Nordensham. Weser. Ved Nordensham er Baaketønden til Forsøg ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1393. Kjøbenhavn 1909).

1646. Baakes Plads. Wangerroog. Paa Ø-Enden af Wangerroog er opført en ny Strandbaak, som staar paa 530° 46' 45" N. Br. 70° 57' 56" Ø. Lgd.

1647. Fyrskib atter udlagt. Vliereede. Holland. Fyrskibet paa Vliereede er atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1398. Kjøbenhavn 1909).

1648. Tønder inddraget. Scheer. Zeegat van Texel. Tønderne, som til Brug ved SKYDØVELSER var udlagt i Scheer, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 715. Kjøbenhavn 1909).

1649. Dybde. Jmmuden. Dybden i Indløbet og til den store Sluse i Jmmuden er 9 m. Det tilhædes Skibe med 9,5 m Dybgæende at gaa op ad Nordzee-kanalen, naar Vandstandsmålerne for Kanten viser 0,5 m under Nullpunktet.

1650. Lystønder forandret. Sea Reach. Themsøn. England. I Sea Reach er følgende Lystønder forandret saaledes:

Jenkin Lystønde viser nu rodt Et-Blink hver 10 Sek., Blink 3 Sek., Mørke 7 Sek. 510 29' 2" N. Br. 0° 43' Ø. Lgd.
Blyth-Middle Lystønde viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek. 510 30' N. Br. 0° 33' Ø. Lgd.
West Blyth Lystønde viser nu hvidt To-Blink hver 10 Sek. 510 29' 2" N. Br. 0° 29' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1234. Kjøbenhavn 1909).

1651. Tidevands-Signal oplyst. The Hengeh Fyr. Hartlepool. Ballonon. som højestes ved The Hengeh Fyrtårn fra halv Fjod til halv Eiben, højes ikke mere. Nat-Signalet, et rodt Fyr, er uforandret. 510 41' 2" N. Br. 1° 10' 10" V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

1652. Ankring forbudt. Cherbourg. Frankrig. Paa Cherbourg. Red er det forbudt at ankre inden for følgende Grænser:

a) Paa det Areal, der begrænses mod N. af Bølgelbyrøden, mod V. af Linten fra Ø-Kanten af Mellemfortet til Fort Honnet V.-Kant, mod SV. af Linten fra Fortøjende 17 til Hovedet af Querqueville Møle, mod S. af Linten over Fortøjende 17, 18, 19 og 20, mod Ø. af Linten fra Fort Flammuds V.-Kant til Ø-Fortet paa Bølgelbyrøden.

b) I Linterne af Fortøjender og inden for 200 m fra dem.

c) Paa det Areal, som ligger mellem Ø.-Mølen og en Linie fra Flammuds Havneus Ø.-Kant til Baaken Hauptpont.

og rodt, lodret stribet, cylindrisk Fyrtaarn med hvid Lanterne. 49° 55' N. Br. 57° 49' V. Lgd.

1664. Fyr forstærket. Caraqueet Island. Chaleur Bay. New Brunswick. Fyret paa Caraqueet Island er forstærket. Det er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16, m. Synsviddens: 12 Sm. Linseapparat af 5te Orden. Det vises fra et hvidt, firkantet Taarn paa Taget af en firkantet Bygning; hele Højden: 14, m. 47° 49' 36" N. Br. 64° 58' 47" V. Lgd.

1665. Steders Navne bestemt. Cape Breton. Nova Scotia. Følgende Steders Navne er bestemt saaledes:

Pynten paa Ø-Siden af Sydney Harbor, der kaldes Low Point, hedder, saa vel som Fyret paa den, Flat Point. — Pynten paa Ø-Siden af George Bay, der kaldes Low Point, beholder, saa vel som Postkontoret, dette Navn. — Pynten i Gabarus Bay, der kaldes Low Point, hedder Clark Point.

1666. Taagesignal oprettet. Beaver Island. Nova Scotia S.-Kyst. Ved Beaver Island Fyr gives nu Taagesignal med en Diaphon, som hver 1 Minut giver Et-Stød af 3 Sek. Varighed. Signalet gives fra en hvid Bygning med rodt Tag, tæt ved Fyrtaarnets SØ-Side. Hornets Højde over Vandet: 15 m.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1667. Grund. Brava Point S. Monte Video. Uruguay. En Muldergrund med 4 m Vand ligger 2½ Sm S. 14° Ø. fra Brava Point. 34° 58' S. Br. 56° 8' V. Lgd. Man bør gaa mindst 3 Sm uden om Brava Point.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1668. Fortøjtende udlagt. Gibraltar. En Fortøjtende Nr. 16 er udlagt c. 300 m N. 60° V. fra Baake Nr. 3, Auxiliary Cumber i Gibraltar Havn, og N. 44° Ø. fra Fyret paa S.-Molen. 36° 8' N. Br. 5° 21' V. Lgd.

1669. Lystønde. Marseille. Frankrig. Paa Grund af Arbejderne paa Kanalen fra Marseille til Rhone er en rød Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, udlagt 200 m uden for Kanelens Dæmning, som begynder i Oplegningshavnen i Marseille Havn. Den flyttes, efter som Arbejdet skrider frem i Retning af l'Estaque, saa at den altid ligger 100 m uden for Enden af Dæmningen. 43° 20' 30" N. Br. 5° 20' 35" Ø. Lgd.

1670. Ankring forbudt. Baie d'Ajaccio. Korsika. Paa Cannes Ankerplads i Baie d'Ajaccio er det forbudt at ankre inden for følgende Grænser: Bugtens N.-Kyst, en Tønde 100 m Ø. for Fyret paa Molen Margonajo, en Tønde 400 m N. 62° Ø. fra samme Fyr, en Tønde 480 m N. 45° Ø. fra samme Fyr, og en Tønde 520 m N. 40° Ø. fra samme Fyr, der ligger paa 41° 55' 37" N. Br. 8° 44' 40" Ø. Lgd.

1671. Fyr forandret. Khablova. Bug. Rusland. Khablova Point forreste Ledelyr er forandret til et rodt Fyr. Flammens Højde: 24 m. Synsviddens: 14 Sm. Bagfyrets Flammes Højde er 40 m. Synsviddens: 17 Sm.

1672. Ledebaaker odelagt. Karadza Bay. Krim V.-Kyst. I Karadza Bay er de to Ledebaaker ved Indløbet og de to Ledebaaker ved N.-Enden af Kysten, hvorfra, naar Dampere ventedes, vises henholdsvis rodt og hvidt Fyr, odelagt. 45° 22' N. Br. 32° 29' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1673. Baakes Plads. Port Sudan. Røde Hav V.-Kyst. Baaken, som for øvrig er opført paa S.-Siden af Indløbet til Port Sudan, står paa Revet, c. ½

En Del af disse Ændringsforslag er rent redaktionelle, andre har til Hensigt at sikre, at Foreningens Midler fremdeles anbringes og anvendes paa samme Maade som hidtil. I Paragraf 11 foreslaas tilføjet en Bestemmelse om, at der til Bestyrelsen kun kan vælges Medlemmer, der har ophørt at sejle, og som har været Medlemmer af Foreningen i mindst 5 Aar. Endvidere bestemmes det, at Formanden og Repræsentanterne ikke maa være Bestyrelsesmedlemmer af andre Skibsbefalingsmandsforeninger. Endelig er der Ændringsforslaget til Paragraf 21, hvorefter ogsaa færende Medlemmer faar Stemmeret paa Generalforsamlingerne, dog kun ved Valg af Bestyrelse. Der kan nemlig komme Sager paa Dagsordenen saa sent, at de færende Medlemmer ikke kan faa Underretning derom, inden de afsender deres Stemmesedler. Hvis de da alligevel fik Stemmeret i alle Sager vilde de i adskillige Tilfælde slet ikke kunne gøre Brug deraf, og undertiden kunde de komme til at stemme i modsat Retning af den, de havde tilsigtet. Formanden anbefalede paa Udvalgets Vegne de foreslaaede Ændringer til Vedtagelse.

Kaptajn Nielsen spurgte, om der var sat nogen Grænse for Indtrædelsesaftigens Størrelse for Medlemmer, der optages, naar de er over 45 Aar.

Formanden oplyste, at Bestyrelsen paa de tre Generalforsamlinger i 1901, 1902 og 1903 fik Bemyndigelse til efter oget Skon at fastsætte Indtrædelsesaftigen for Medlemmer, der er over 45 Aar.

Ændringsforslaget om Optagelse af ny Medlemmer og Indtrædelsesaftigen vedtoges med alle Stemmer imod 2.

Kaptajn Schmidt forstod ikke, hvorfor Formand og Bestyrelsesmedlemmer ikke maatte være Medlemmer af andre Foreningers Bestyrelser.

Formanden svarede, at man ikke mente, det kunde forenes med Væretagelse af Foreningens Tare, og det har tidligere vist sig at være uheldigt.

Havnemester Bønde bemærkede, at Foreningen tidligere har haft Bestyrelsesmedlemmer, som tillige sad i Den alm. danske Skibsførerforenings Bestyrelse. Det var saa meget mere uheldigt, som den sidst nævnte Forening netop dannedes paa Grund af Uoverensstemmelser og Uenighed blandt Foreningens Medlemmer.

Kaptajn Jacob Holm anbefalede ogsaa Ændringsforslaget til uforandret Vedtagelse, og han vilde finde det højest mærkeligt, om man f. Eks. kunde være Medlem baade af denne Forening og af Styraandsforeningens Bestyrelse.

Kaptajn Schmidts Forslag om at stryge Bestemmelsen om, at et Bestyrelsesmedlem ikke tillige maa sidde i en anden Forenings Bestyrelse, forkastedes med alle Stemmer imod 3.

De rent redaktionelle Ændringsforslag vedtoges enstemmigt og uden Omtale. Samtlige øvrige Ændringsforslag vedtoges ligeledes uforandret, de fleste enstemmigt.

Kaptajn Jacob Holm udtalte sluttelig en hjertelig Tak til Bestyrelsen og Udvalget for de vedtagne Ændringsforslag. Bestyrelsen, sagde han, har altid været konservativ i Ordets bedste Betydning, den er kun gaaet med til noget nyt, naar det har været til Gavn for Foreningen. Dernæst rettede han ogsaa en Tak til Foreningen og dens Bestyrelse for godt Samarbejde og Imødekommenhed i den Tid, da han var Formand for Den alm. danske Skibsførerforening. Han udbragte dermed et med trefoldigt Hurra besvaret Leve for Bestyrelsen.

Dirigenten hævdede derpaa Generalforsamlingen.

Havarier og Forlis.

Paris, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra England til Stavanger med en Ladning Kul paa Grund paa Refsnæs Rev. Flot med Assistance af Svitzers, efter at en Del Last var kastet over Bord. Skibet blev bragt ind til Kalundborg for Dykkerundersøgelse.

Taurus, Dpsk. af Bergen, der, som meddelt, grundstødte paa Stubben, er kommet flot uden Assistance og har fortsat sin Rejse til London ubeskadiget.

Vulhalla, norsk Dpsk., der, som meddelt, grundstødte paa Halskov Rev, er kommet flot, efter at have kastet en Del Kul over Bord og er indgaaet til Korsør. Skibet er senere afsejlet til sit Bestemmelsessted Lübeck.

Sven, Dpsk. af Göteborg, har paa Rejsen fra Halmstad til Sunderland maattet søge ind til Frederikshavn for at faa repareret til Gronaa for Reparation.

Kul SØ, for den i Kortet angivne Plads 5½ Kbl S. 290 Ø. fra Fyret paa N.-Siden af Indløbet. 190° 36' N. Br. 37° 13' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1158, Kjøbenhavn 1909).

1674. Tænding af Fyr. Beacon Island. Chetuba Strait. Bay of Bengal. Omkrent den 1ste August 1909 tændtes paa den Ø-lige Top af Beacon Island et Blinkfyrt, der viser To-Blink hver 10 Sek. Flammens Højde: 37 m. Synsviddens: 17 Sm. Lyset er hvidt fra S. 26° Ø. gennem S. og V. til N. 36° V., rødt fra N. 36° V. til N. 21° V., over Volcano Shoal og den urene Grund i dens Nærhed. Luseapparat af 2den Orden. 18° 55' 52" N. Br. 99° 27' 5" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø. Kyst med Japan.

1675. Dybde atter tiltaget. Min Flod. China. I Min Floden er Dybden paa Barren atter tiltaget og er nu som tidligere. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1049, Kjøbenhavn 1909).

1676. Vandstand-Signal flyttet. Taku Barre. Pei Ho. Gulf of Pe Chih. Vandstand-Signalerne, som angiver Dybden i Renden over Taku Barre, Ferguson Channel, gives nu fra en Mast paa det N-lige Forts Plads. 38° 59' N. Br. 117° 42' Ø. Lgd. Signalerne for Dybden paa den gamle Barre, som gives fra Signal-Stationen paa Flodens S-Bred, gives ikke mere.

1677. Fyr tændt. Chinampo. Korea V.-Kyst. Ved Chinampo, rimeligvis paa Hvart To, er tændt et rødt Lys med Formorkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 17 m. Hvidt, cylindrisk, e. 12 m højt Tårn. 38° 43' 22" N. Br. 125° 24' 21" Ø. Lgd.

1678. Blyr tændt. Choki To. Shoon Harbour. Korea S.-Kyst. Omkrent den 2den Maj 1909 tændtes i Choki To Fyrtårn et rødt, fast Blyr, der lyser fra S. 67° V. til S. 73° V., over Schwardt Roek. Synsviddens: 5 Sm. 34° 6' N. Br. 126° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 820, Kjøbenhavn 1909).

1679. Grund fundet. Won San Chin. Yung Hing Bay. Korea Ø.-Kyst. En 6 m Klippe ligger i Indløbet til Won San Chin. 3 Sm N. 64½° V. fra Karunappo Fyr, og 1 N. 21½° V. fra Chotoku To. 39° 13' 43" N. Br. 127° 24' 52" Ø. Lgd.

1680. Tønde udlagt. Jizo Ga Se. Bisan Seto. Matakai. Japan. En rødt og sort vandret stribet Spidstønde med Ballon er i 2, m Vand udlagt paa Klippen Jizo Ga Se, fra Ø.-Enden af Kusumi Bann i N., og fra Ryuno Yama i S. 87° O. 34° 27' N. Br. 133° 49' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + anmeldt; T: Tillæg.

Korts eller

Bogs Nr.

Frankrig:

N 891 Supplement Nr. 1 aux instructions nautiques Nr. 891, Bassin oriental de la Méditerranée. 2. volume.

N 881 Supplement Nr. 1 aux instructions nautiques Nr. 881, Côte Nord de France. (De la pointe de Tennarich à la frontiere Belge).

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 67.

Sunket Vrag. Gjerild-Klint N. Fornes. Kattegat.

En Galease er sunket i 75 m Vand, c. 4 Sm. N. t. Ø. fra Gjerild-Klint. Topperne ere over Vandet.

Marineminstrelets Admistraltets-Departement, den 22. Juli 1909.

Valkyrien, Galease af Aalborg, har paa Rejsen fra Nykjøbing med en Ladning Cement mistet Stormasten og maatte søge ind til Grenaa for Reparation.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Eneste Specialitets-Værksted for Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faaes hos de fleste Handlende.

Hovedplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 22./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Salonica 21./7. til Konstantinopel. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 14./7. for Valencia. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Bergen 21./7. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Riga 19./7. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 18./7. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 20./7. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 17./7. — Aurora, Fischer, ank. hertil 18./7. — Bano Stjernblad, Therkildsen, afg. Dunkerque 20./7. hertil. — Beira, Lunge, ank. Kemi 17./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 12./7. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 20./7. for Palma. — Christian IX,

Holm, ank. Pillau 20./7. — Dagmar, Bogvad, afg. Cadiz 20./7. til Seveili. — Dourø, Soberg, ank. hertil 19./7. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 20./7. til Pernau. — Florida, Andersen, ank. Aalborg 21./7. — Frederik, Thomsen, ank. London 18./7. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 19./7. — Giorgio I, Sorensen, pass. Holtenau 19./7. for Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 15./7. til New York. — Hjelm, Sorensen, afg. herfra 21./7. til Stettin. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Abo 21./7. til Kotka. — Jolantha, Simonsen, pass. Holtenau 21./7. for Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. Libau 13./7. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 13./7. — Kieww, Jørgensen, ank. Ilavre 21./7. — Kursk, Gommesen, ank. Antwerpen 19./7. — Leopold II, Rasmussen, ank. hertil 20./7. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 18./7. — Louise, Kruse, ank. hertil 19./7. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 21./7. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 9./7. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 15./7. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Dunkerque 21./7. — Nicolai II, Klausen Knas, pass. Gibraltar 20./7. for Lissabon. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Antwerpen 17./7. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 21./7. — Omsk, Harder, ank. Libau 17./7. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 15./7. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 19./7. — Penm, Christensen, ank. London 20./7. — Pregel, Iversen, er ank. Riga. — Ribberhus, Bonnelykke, afg. herfra 20./7. til Riga. — Saga, Wiherg, ank. Antwerpen 18./7. — Saxo, Larsen, ank. Antwerpen 1./7. — Texas, Lissner, ank. Trångsund 16./7. — Tiber, Bech, afg. Palermo 21./7. hertil. — United States, Wulff, ank. New York 13./7. — Viking, Meyer, afg. Bergen 21./7. nordpaa.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab.

Russ, Petersen, afg. Newcastle 27./6. til Gullport. — Michail Ontchoukoff, Hurboe, afg. Campbellton 18./7. til Londenderry. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newcastle N. B. 19./7. til Belfast. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Aarhus 18./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Manchester 18./7. — Excellence Plecke, Rasmussen, ank. Petersborg 14./7. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Petersborg 21./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Halifax 10./7. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Reval 19./7. til Ghent. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 16./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Stockholm 15./7. — Newa, Dahl, ank. Petersborg 10./7.

Vesterhavet. Nautik, N. Th. Nielsen, afg. Petersborg 20./7. til Guernsey. — Nordsoen, Gram, ank. Middlesbro 20./7. — Nexos, Basse, anl. Barron 19./7. — Gerda, Iversen, afg. Husum 18./7. til Ghent. — Ellen, Hansen, ank. Bristol 20./7. — Fylla, Lauritsen, ank. London 19./7. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 19./7. for Stolpemünde. — Napoli, Brinch, ank. Neufahrwasser 18./7. — Bodil, Uldall, ank. Blyth 20./7. — Nerma, Schiff, ank. Tyne 19./7. — Alfa, Sorensen, ank. Båtskærnsås 19./7. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Helsingør 18./7. for Belfast. — Laura, Petersen, ank. Middlesbro 18./7. — Hebe, Gregersen, pass. Helsingør 19./7. for Newport. — Inger, Larsen, pass. Helsingør 20./7. for Petersborg. — Johanne, Thøgersen, pass. Helsingør 18./7. for Antwerpen.

Danmark. Ansgar, Madseu, afg. Ystad 17./7. — J. N. Madvig, Hahn, afg. Newcastle 15./7. — Hamlet, Jørgensen, ank. Hull 16./7. — Helge, Olsen, ank. Rotterdam 16./7. — Rolf, Reese, ank. Sunderland 18./7. — Niels R. Finzen, Olsen, ank. Rotterdam 17./7.

Vulcan. Vulcan, Nielson, afg. Wiborg 10./7. til Sunderland. — London, Bom, afg. Swinemünde 15./7. til Tynec. — Paris, Tholander, ank. Svendborg 20./7. — Bryssel, Kaas, afg. Holtenau 19./7. til Libau.

Mercur. Berlin, Andersen, afg. Burntisland 10./7. til Stockholm. — Wien, Boeck Hansen, ank. Riga 15./7. — Roma, v. Thun, ank. Rufisque 6./7.

Danneborg. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 18./7. — Brattingsborg, Sucuson, ank. Petersborg 14./7. — Fynderborg, Andersen, afg. Rotterdam 20./7. til Rouen. — Fredensborg, Winther, ank. Kjøbenhavn 20./7. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Tyne 15./7. til Kronstadt. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Petersborg 15./7. — Kronborg, Jensen, ank. Barry 15./7. — Rosenborg, Schultz, ank. Mukslask 16./7. — Skanderborg, Jensen, ank. Benisaf 21./7. — Stegelborg, Lund, ank. Spezzia 20./7. — Stjerneborg, Lund, ank. Hull 16./7. — Søborg, Hansen, ank. Torneå 21./7. — Uranienborg, Schmidt, ank. Huelva 19./7.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Libau 19./7. — Klampenborg, Winther, afg. Petersborg 18./7. til Terneuzen. — Marselisborg, Larsen, ank. Aarhus 20./7. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kronstadt 21./7. — Skodsborg, Agerlin, ank. Sfax 13./7. — Tuborg, Schmidt, ank. Hull 15./7. til Kronstadt. — Ulfsborg, Jørgensen, ank. Terneuzen 20./7. til Tyne. — Vordingborg, Palsbo, ank. Swinemünde 21./7.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Torneå 12./7. — Dansborg, Kühl, afg. Petersborg 17./7. til Calais. — Jægersborg, Larsen, ank. Calais 16./7. — Kallundborg, Nielsen, ank. Ripola 21./7. — Tuarnborg, Matzen, afg. Windau 14./7. til Amsterdam eller Zaandam.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Tyne 8./7.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Villa Real 16./7. til Stettin.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Newcastle 20./7. til Kronstadt.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Petersborg 17./7. til Terneuzen. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Petersborg 20./7.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Petersborg 19./7.

Rossia. Generalkonsul Elissjeff, Koføed, ank. Høngersborg 11./7.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, ank. Hankow 15./7. — Tranquebar, van Deurs, ank. Norro Sundby 19./7. — Cathar, Kruse, afg. Antwerpen 7./7. til Port Said. — Indien, Berg, pass. Perim 11./7. til Hongkong. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 10./7. til Bangkok. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Antwerpen 17./7. — Pagan, Kuudsen, pass. Singapore 18./7. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Port Said 15./7. til St. Nazaire. — Samui, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Cambodia, Christensen, ank. Sundsvall 16./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 15./7. til London. — St. Croix, ank. Kjøbenhavn 15./7. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 16./7. til Demarara.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Torneå 18./7. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Riga 19./7. — Martha, Christensen, ank. Hernösand 22./7. — Elna, Ratje, afg. Tyne 19./7. — Therese, Pedersen, afg. Tyne 19./7. — Simone, Møller, afg. Howden Dock 19./7. — Jeanne, Løffer, ank. Stockholm 17./7. — Vera, Riso, ank. Houfleur 21./7. — Daisy, Lagesen, ank. Wear 15./7.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Råfsö 19./7. til Dieppe. — Alexy, Lorentzen, afg. Rouen 20./7. til Antwerpen. — Dagny, Sørensen, afg. Marseille 20./7. til Kallundborg. — Mary, Clausen, ank. Shetlandsøerne 18./7.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Riga 17./7. — Enigheden, Jensen, ank. Åbo 20./7. — Emanuel, Hansen, ank. Rotterdam 21./7.

Torm. Sara, Jensen, afg. Antwerpen 20./7. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 12./7. — Agnete, Petersen, ank. Great

Yarmouth 17./7. — Hermia, Hansen, ank. Ghent 21./7. — Alice, Schultz, ank. Kallundborg 21./7.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Rotterdam 17./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. West Hartlepool 4./7. — Urania, Clausen, ank. Windau 18./7. — Svend, Schmidt, afg. Hernösand 12./7. — Nordland, Møllen, ank. Trængsund 18./7. — Krouprins Frederik, Andersen, afg. Cardiff 17./7. — England, Andersen, afg. Odense 17./7. — Holland, Poulsen, ank. Windau 17./7. — Rusland, Madsen, ank. Esbjerg 17./7. — Annette Furness, Larsen, pass. Reden 19./7. for Rotterdam. — Europa, Hansen, ank. Amsterdam 15./7. — Frankrig, Friis, ank. Windau 19./7. — Tyskland, Danstrup, ank. Amsterdam 17./7. — Belgien, Nielsen, ank. Swinemünde 16./7.

Frø. Ansta, Bagger, ank. Ghent 19./7. — Freja, Nielsen, ank. Randers 20./7. — Vera, Thing, afg. Bandholm 19./7. til Dundee.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hanch, afg. Swinemünde 20./7. til Libau. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Kuuselahti 18./7. til Rotterdam. — Ove Gjedde, Jans, afg. Libau 19./7. til Ghent.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Grimsby 12./7. — Allan, Nielsen, ank. Odense 19./7.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, afg. Lysekil 18./7. til Hamburg. — Ætina, Pedersen, afg. Hull 18./7. til Høngers. — Urda, Jacobsen, ank. Griffens Harbour 7./7.

Ranne. Argus, Holm, ank. Oscarshavn 12./7. — John Hintze, ank. Stolpemünde 13./7. — Nestved, ank. Stolpemünde 13./7. — Gudmund, er ank. Kalmar.

Svendborg. Niels, Larsen, ank. Limhamn 14./7. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Bridgeness 16./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Höganäs 16./7. — Erhardt, Larsen, ank. Råfsö 16./7. — Neptunus, Jensen, ank. Swinemünde 16./7. — S. Lotz, Hansen, ank. Brests 16./7. — Agnes, Christensen, ank. Boston 15./7. — Peter, Jørgensen, ank. Libau 17./7. — Ivar Huitfeldt, Henriksen, ank. Kjøbenhavns Red 16./7. — Severine, Hansen, ank. Warnemünde 17./7. — Gefion, Rasmussen, ank. Nantes 18./7. — Sophie, Mikkelsen, ank. Dysart 19./7. — Rota, Rasmussen, afg. Umeå 19./7. — Alma, Hansen, pass. Helsingør 17./7. — Zampa, Petersen, ank. Sundsvall 17./7. — Roma, Jensen, ank. Port Halliunen 17./7. — Minerva, Fuglsang, ank. Bogense 19./7. — Concordia, Henriksen, ank. Ørnskjoldsvik 19./7. — Frits Emil, Nielsen, ank. Kemi 19./7. — Marie, Petersen, ank. Dysart 19./7. — London, Andersen, ank. Dieppe 19./7. — Freir, Jensen, ank. Umeå 19./7. — Hertha, Hansen, ank. Odense 20./7. — Olga, Rasmussen, ank. Kronstadt 19./7. — Ellen, Andersen, ank. Raumo 19./7. — Urda, Olsen, ank. Folkstone 13./7. — Helge, Carlsen, ank. Stego 20./7. — Pampa, Jensen, ank. Kjøbenhavn 21./7. — Pallesen, Jensen, ank. Ervine 20./7. — Norden, Andreasen, ank. San Sebastian 20./7. — Psyche, Nielsen, ank. Præstø 21./7. — Jason, Hansen, ank. Quimper 21./7. — Ludvig, Jørgensen, ank. St. Johns 19./7. — Valdemar, Andreasen, ank. Kalmar 20./7. — Lauritz, Dam, ank. Danzig 21./7.

Æra. Mario, Christensen, ank. Kjøbenhavn 14./7. — Caroline, Christensen, ank. Kjøbenhavn 15./7. — Aeriell, Christensen, ank. Kragerø 15./7. — Skirnor, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 16./7. — Mathilde, Hansen, ank. Boness 15./7. — Smart, Christensen, afg. Littlehampton 13./7. til Wiborg. — Kodan, Hansen, afg. Colon 15./7. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Warnemünde 16./7. — M. Hay, Petersen, ank. Laurvik 14./7. — H. H. Petersen, pass. Dungeness 13./7. f. østg. — Mario, Boye, ank. Nyköping 17./7. — Atlantic, Rasmussen, afg. Laguna 16./7. til Kanalen f. O. — Mette, Andersen, ank. Fuglefjord 17./7. — Hosanna, Raahange, ank. Llanely 17./7. — Ingolf, Nymann, ank. Kramfors 18./7. — Amalia, Andersen, ank. Memel 19./7. — Marie, Weber, ank. Wiborg 15./7. — Freya, Nielsen, ank. Havre 15./7. — Diana, Hansen, ank. Sundsvall 17./7. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Middlesbro 19./7. — S. L. Weber, Hansen, ank. Larvik 17./7. — Peter, Ohlsen, ank. Lemvig 19./7. — Mars, Stegmann, ank. Boness 17./7. — Mariane, Andersen, ank. Memel 19./7. — Th. Lohse, Boye, ank. Thorshavn 19./7. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Swinemünde 19./7. — Karen, Boye, ank. Leith 20./7. — Ceres, Bager, ank. Fredorikstad 18./7. — Freden, Christensen, ank. Dieppe 20./7. — Skandia, Fabricius, ank. Kallundborg 19./7. — Alfa, Madsen, er ank. til Rio Hacha. — Ino, Weber, ank. Povllkeli 20./7. — Argus, Jensen, ank. Stego 20./7. — Immanuel, Bager, ank. Boness 20./7. — Marie, Petersen, ank. Riga 21./7. — Amor, Rasmussen, ank. West Wemyss 20./7.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 23. Juli 1909. — Föttingen Transformatoren. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsøfterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Holmens Kanal 22.** Telegram-Adresse: **Copenhavne** Telefon-Nr. **42**

**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.

„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.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petilineie 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

FORLANG KUN John Crabbie's
gold Elephant og ***. Nutidens fineste Mærker. Faas overalt.

Repræsentant for Danmark:

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10, Kbh.
Telegram-Adresse: „Vincoba“. Telefon 3283.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsked ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Læstepladsen (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 Rotter og Uøej og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul

„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

**Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.**

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.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 56.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 27. Juli 1909.

16. 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
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.

 **Julius F. Schierbeck**
 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
 Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer,
 Telefon H 443. Telegr. Adr. Schierbeck

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, Køtelsmedie, 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

Skibshypothekbanken
 Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe. Telef. 9052

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.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
 udfører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbürger.

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.

 med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjøbmagergade 13.

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.

Rahtjens originale Composition
 Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

V. Larsen. Fedevareforretning. Griffenfeldtsgade 45. Telf. H 1834.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 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.

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 Søbre.

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 6821. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 576.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegne Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faeste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16. Holmens Kanal. Private. 6.

LANDMANDSBANKEN.

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp- sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton- grus og Kiselgrus gives.

G. RAMBERG, Frederiksberg Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibaproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorchjensen“.
Telefon 7282.

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

Ledig Post.

Posten som Bestyrer af det norske Redningsvæsen er ledig og skal besættes fra den 1. Oktober d. A.

Med denne Post er forbundet en aarlig Lønning af 4000 Kr. og til Kontorhold et Beløb af 500 Kr. aarlig. Paa Rejser oppebæres de normerede Dagpenge, og Befordringsudgifter godtgøres.

Bestyreren vil have at tage Bopæl efter Ministeriets nærmere Bestemmelse.

Ansøgninger om denne Post stiles og indsendes til Marineministeriet inden den 15. September d. A.

En ældre Skibsfører,

som har en 36 HK. Motor, ønsker at faa denne anbragt i et Fartøj af passende Størrelse, samt at overtage samme som Skibsfører. Billet, mrk.: „324“, modtager Bladets Kontor.

Nordevropæisk Sejskibsreder-Forbund

afholder sit ordinære Aarsmøde i Borgerforeningens Sal i Svendborg,

Lørdagen den 18. September 1909, Fmd. Kl. 10¹/₄.

Alle Forslag, der ønskes behandlet paa Aarsmødet, skal i Følge Vedtægternes § 4 være indsendt til Forbundets Sekretariat, mindst 3 Uger før Mødets Afholdelse.

Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

P. B. V.

P. Rehnitz,
f. T. Formand.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Man gik derefter til:

Forslag fra Kredsstyrelsen for Ærø om Ændring i Foreningens Love § 2.

Formanden: Fra Kredsstyrelsen for Ærø Kreds har vi modtaget Forslag om, at § 2, der nu lyder: »Foreningens Sæde er Kjøbenhavn«, affattes saaledes: »Foreningens Sæde bestemmes af Bestyrelsen«.

Navigationsslærer Christensen: Naar Ærø Kredsstyrelse har fremsat dette Forslag, er det begrundet dels deri, at man er bleven kendt med, at den ærede Formand agter at trække sig tilbage fra Formandspladsen og fra Bestyrelsen, dels selvfølgelig ogsaa deri, at den Forretningsgang, som hidtil har været benyttet, har været meget upraktisk og uheldig. De enkelte Bestyrelsesmedlemmer er spredt over hele Landet og kan ikke træde sammen og drøfte Sagerne; det er for vanskeligt og for dyrt. Derved kan det forekomme, at Formanden kan afgøre Spørgsmaal, som burde have været drøftet, forinden de kom frem for Offentligheden. Det var derfor ønskeligt, om Foreningens Sæde var i Sejlskibscentret, altsaa det sydlige Danmark, enten i Fyns Kreds eller i Ærø Kreds. De 4—5—6 Bestyrelsesmedlemmer dernede kunde da danne et Forretningsudvalg eller lokalt Udvalg. Man kunde tænke sig, at Formanden ogsaa var fra en af disse Kredse, det vilde være saa meget nemmere, men det er jo ikke absolut nødvendigt. Dette Forretningsudvalg kunde da drøfte Sagerne i Forbindelse med Sekretæren, der selvfølgelig maa have sit Hjemsted der, hvor Foreningen har sit Sæde. Svendborg og Marstal er jo i saa nær Forbindelse med hinanden, at Udvalgets Medlemmer med største Lethed kunde kaldes sammen til Møde og træde sammen i Løbet af nogle Timer og drøfte de forskellige Spørgsmaal. Skal disse gaa videre — jeg forudsætter, at de er drøftet sammen med Formanden forinden — saa skal de altsaa enten gaa videre til Bestyrelsens øvrige Medlemmer, eller der skal sammenkaldes et samlet Bestyrelsesmøde. Det maatte overlades til Forretningsudvalget at afgøre, om dette er nødvendigt eller ej. Det vilde blive billigere og mere praktisk, og man vilde ikke risikere, at en Sag afgjordes uden at være drøftet inden for Bestyrelsen. For Tiden er der endnu en Omstændighed, som taler til Fordel for, at Foreningens Sæde bliver i en af de nævnte Kredse. Bestyrelsen for Afdelingen for mindre Skibe har nu sit Sæde i Svendborg, og den vilde saaledes komme i nær Forbindelse med Hovedforeningens Bestyrelse. Jeg henstiller til Generalforsamlingen at vedtage den foreslaaede Ændring.

Formanden: Efter den Erfaring, jeg har gjort ved Foreningens Arbejde, er jeg ganske enig med Kredsstyrelsen for Ærø i, at man bør forandre Foreningens Sæde, flytte det fra Kjøbenhavn. Jeg har ogsaa derom skriftlig gjort mine Bemærkninger allerede, forinden jeg kendte dette Forslag. Jeg ser meget godt Nødvendigheden af, at man i de store Sejlskibsredericentre har Lejlighed til hurtigt at komme sammen for at drøfte de ret vigtige Spørgsmaal, som kan foreligge. Havde det været Tilfældet, var vi ikke kommet i Strid med hverandre angaaende Spørgsmaalet om Undervisningsraad. Kort sagt, jeg vil anbefale, at man følger Kredsstyrelsens Forslag og at Bestyrelsen derefter tager Beslutning om, hvorhen Kontoret skal flyttes. Maaske det i den første Tid, hvor man ikke havde Fællesrepræsentationen, var nødvendigt at have Kontoret i Kjøbenhavn; den første Sekretær boede ogsaa i Kjøbenhavn og vilde vel vanskelig kunne have

haft med Sagen at gøre, hvis han derved skulde have boet andetsteds. Nu tror jeg, at det baader Foreningen bedst at følge Kredsstyrelsens Forslag og vedtage den foreslaaede Ændring af § 2.

Havnefoged Møller: Jeg skal paa Fyns Kredsafdelings Vegne udtale, at vi fra først af har anset det for mest hensigtsmæssigt, at i det mindste Sekretæren boede i Kjøbenhavn, og som Følge deraf vilde Foreningens Sæde ogsaa bedst være dér. Selvfølgelig var det mest nødvendigt i den første Tid, efter at Foreningen var blevet stiftet, at dens Sæde var saa nær ved Lovgivningsmagt og Autoriteter som muligt. Men om ogsaa Tiderne forandrer sig, saa man er kommet paa mere ret Køl og maaske tror at kunne klare sig uden Konferencer med Ministrene og de ministerielle Embedsmænd, er der dog vist mangt og meget, som fordrer, at den, der har daglig med Dansk Sejlskibsrederi-Foreningens Sager at gøre, er saa nær ved Lovgivningscentret som muligt, da det dog er Dansk Sejlskibsrederi-Foreningens Hovedopgave at rettede Lovgivningsmagten med Hensyn til de foreliggende Sager, som vedrører Sejlskibsfarten. Jeg ser derfor ikke bedre end, at endnu skulde vi lade Sædet være i Kjøbenhavn, til man fik Sagen rigtigt i Gænge. Der er som en lille Smule Vandring i alle Sager, bl. a. med Hensyn til Handelsministeriet, som nu er kommet og har en betydelig Indflydelse paa alt, hvad der vedrører Skibsfarten. Man kan ganske anderledes forhandle mundtligt med Autoriteterne end skriftligt, saaledes som det vilde blive Tilfældet, naar Sekretæren bor i Marstal eller Svendborg. Fyns Kredsstyrelse anbefaler derfor, at man lader Sædet i det mindste foreløbig blive i Kjøbenhavn og ser, hvorledes Sagerne udvikler sig, om det vil kunne gaa under den ny Ledelse, hvor Sekretær og Kasserer er forenet i én Person.

Formanden: Direkte Forhandlinger mellem Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Ministeriet eller andre Autoriteter finder ikke Sted længere, i alt Fald ikke i nævneværdig Grad. Nu gaar Sagerne gennem Fællesrepræsentationen og bliver underkastet Behandling der, og derfra gaar de videre til Autoriteterne. De direkte Forhandlinger har nu ikke den Betydning som tidligere, saa af Hensyn hertil er det ikke nødvendigt, at Foreningens Sæde er i Kjøbenhavn. Det vil ogsaa blive billigere at have det nede i Hovedcentret for Sejlskibsfarten. Men i øvrigt bliver det jo efter Forslaget Bestyrelsen, der bestemmer, hvor Sædet skal være.

Havnefoged Møller: I Kjøbenhavn er Foreningen nærmere ved Fællesrepræsentationen. Det samme Forhold, som i denne Henseende tidligere eksisterede mellem Foreningen og Ministeriet, vil nu finde Sted mellem Foreningen og Fællesrepræsentationen. Den mundtlige Forhandling med Fællesrepræsentationen kan have betydelig Indflydelse.

Formanden: Dette Forhold er uden Betydning. Foreningens Repræsentanter møder til Fællesrepræsentationens Plenarmøder.

Ærø Kredsstyrelsens Forslag vedtoges med 16 Stemmer mod 3.

Dirigenten: Da der endnu staar flere omfattende Sager paa Dagsordenen, vil jeg af Hensyn til den fremrykkede Tid anmode de ærede Indledere af Diskus-

sionen om de kommende Forslag om at falte sig saa kort som muligt.

Forskellige Forslag fra Afdelingen for mindre Skibe.

Translatør Rasmussen: Jeg skal bemærke, at der er indgivet forskellige Forslag om Fyr og Sømærker, saaledes om Lohals Fyr og Fyret paa Franke Klint og om den vestre Indsejling til Svendborg samt om Afmærkning nede i Smaalandsfarvandet. Alle disse Ting om Fyr og Sømærker er vedtaget paa Bestyrelsesmødet og bliver sendt videre. Hvad angaar Lodsvangen ved Korsør skal jeg bemærke, at naar der kræves Lods ved Korsør, er det hovedsagelig af Hensyn til Signalvæsnets, kort sagt, det er Statsbanerne, som forlanger det. Derfor mener vi, at Statsbanerne bør bære Omkostningerne, hvis der overhovedet skal kræves Lods. De øvrige Sager er behandlet.

Formanden: Det om disse Sager fremkomme vil i Henhold til Beslutning i Gaar paa Bestyrelsesmødet blive taget til Efterretning til videre Besørgelse fra Kontoret.

Forslag fra 2 Medlemmer om en Sammenslutning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, saaledes at førstnævnte Forenings Navn bibeholdes.

Formanden: Dette Forslag, der er fremkommet fra d'Hrr. Mægler Grube og Skibsreder Petersen, Marstal, har vi naturligvis underkastet en grundig Behandling i Bestyrelsesmødet i Gaar. Jeg kan derefter sige, at der i denne Forenings Bestyrelse var Stemning for at godkende en saadan Sammenslutning, men den vil dog ikke kunne finde Sted, førend Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund holder Generalforsamling i September Maaned. Det vil ikke være muligt her i Dag at fastsætte de nærmere Regler eller Betingelser for en saadan Sammenslutning, saa jeg kan ikke tro, at vi kan komme længere i Dag end til at tilkendegive Bestyrelsens gode Mening om Forslaget og eventuelt — det vil jo nu under Diskussionen vise sig — Generalforsamlingens Tilslutning dertil.

Skibsreder Petersen, Marstal: Efter at Bestyrelsen har modtaget vort Forslag saa velvilligt, mener jeg ikke, at det behøver at diskuteres. Det kan vist sættes under Afstemning med det samme, der vil ikke være Tvivl om, at det bliver saa godt som enstemmig vedtaget. Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund dannedes i sin Tid, fordi større Kredse af danske Skibsredere mente at kunne slutte ikke blot danske Skibsredere sammen men ogsaa skandinaviske og tyske. Dette lykkedes imidlertid ikke, men om end ikke de fremmede Foreninger har sluttet sig dertil, har Sejlskibsrederne dog styrket sig selv indbyrdes. Det, vi nu ønsker, er, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening skal optage paa sit Program det Formaal, som de Foreninger har paataget sig, f. Eks. Nordisk Skibsrederforening. Jeg tillader mig at henstille, at Forslaget sættes under Afstemning med det samme.

Formanden: Beslutningen i Bestyrelsesmødet lyder saaledes: »Forslag fra 2 Medlemmer om en Sammenslutning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, saaledes at førstnævnte Forenings Navn bibeholdes«.

Det vedtoges at henvise Forslaget til Diskussion paa Generalforsamlingen, idet man dog maatte forudsætte, at Forslagets eventuelle Gennemførelse maatte gøres afhængig af en indgaaende Udvalgsbehandling. Dermed mener vi, at naar der i September Maaned holdes Generalforsamling i Forbundet, og der her viser sig Tilbøjelighed til Sammenslutning, maatte der nedsættes et Fællesudvalg for nærmere at præcisere den Maade, hvorpaa denne Sammenslutning kan finde Sted, og hvorledes det frem-

tidige Arbejde skal fortsættes. Vi er klar over, at det vilde blive den billigste Administration, hvis vi kunde faa Forbundet ind under denne Forening. Jeg tillader mig at fremhæve, at Forudsætningen er den, at der skal en Udvalgsbehandling til, efter at Forbundet har sagt Ja til Sammenslutningstanken.

Mægler Grube, Marstal: Jeg tillader mig at anholde om Generalforsamlingens Sanktion af Forslaget. Jeg mener med andre Ord, at det er nødvendigt, at det sættes under Afstemning.

Havnefoged Møller: Fyns Kreds vil paa det kraftigste og indstændigste fraraade en saadan Sammenslutning. Siden man fra Marstals Side slog Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund ihjæl ved ikke at ville vedtage Mulktsystemet, er Forbundet stadig gaet tilbage; det synger nu sin Svanesang og søger Frelse ved at komme ind under Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Fyns Kredsaafdelings Medlemmer har den Overbevisning, at fra det Øjeblik det sker, vil det gaa Dansk Sejlskibsrederi-Forening akkurat lige saadan, den vil sygne hen og vil snart kun være en Saga. Fyns Kreds vil ved alle de Midler, der staar til Raadighed, søge at undgaa denne Sammenslutning med Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Mægler Grube: Jeg vil tillade mig paa Marstals Vegne at protestere paa det bestemteste mod Havnefoged Møllers Udtalelse, at vi skulde have slaaet Forbundet ihjæl, altsaa for Starten — det er i og for sig umuligt — ved ikke at ville vedtage Mulktsystemet. Imidlertid skal jeg gøre Hr. Havnefoged Møller opmærksom paa, at vi har i sin Tid lavet og vedtaget de Regler, hvorefter vi har at rette os, og der har altsaa den Gang været Majoritet for ikke at have Mulktsystem. Det kommer Hr. Møller til at boje sig for. Hvis det var kommet ind i Lovene, er jeg bange for, at saa vilde Svendborg have slaaet det ihjæl i dets Fødsel.

Navigationsskolebestyrer Hansen: Det forekommer mig, at Diskussionen er kommet uden for Dagsordenen. Her er ikke Tale om Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, men om, hvorvidt Dansk Sejlskibsrederi-Forening vil optage paa sit Program det Formaal, den tidligere har varetaget. Jeg ser ikke rettere end, at denne Forenings Love og hele Eksistensberettigelse er af en saadan Art, at den nødes til at tage det op, hvis det skulde vise sig, at der er Stemning for det fra anden Side. Hvorvidt Forbundet er stemt for det, er en Sag, som maa afgøres paa Forbundets Generalforsamling. Jeg mener, at vi kan uden Fare for Dansk Sejlskibsrederi-Forening sige: Vær saa god, kom! Det, vi gør, er kun at tage imod Forbundet og give det Lov til at beholde samme Navn som Underafdeling under Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Translatør Rasmussen: D'Hrr. ved, hvorledes Afdelingen for mindre Skibe stiller sig til denne Sag, den blev behandlet indgaaende paa vor Generalforsamling i Vinter. Jeg ønsker kun at sige, at de mindre Skibe stadig har fundet, at det var uretfærdigt over for dem, at de paa en Maade var tvungen til at være i Forbundet, medens de større Skibe ikke var det. Derfor vil Afdelingen for mindre Skibe stemme for Sammenslutningen, naturligvis med det Forbehold, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening optager Arbejdet.

Skibsbygger J. Ph. Jørgensen: Jeg kan ikke rigtig forstaa Havnefoged Møller. I Følge hans Udtalelser for vilde Foreningen ved at skifte Formand — hvilket nu er sket — saa godt som dø. Men naar Dansk Sejlskibsrederi-Forening dør, og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund ogsaa dør, saa kan de lige saa godt følges ad i Døden.

Dirigenten: Vil Forsamlingen udtale sin Tilslutning til den Velvilje, Bestyrelsen har vist Forslaget ved at udtale, at det burde fremmes i et Udvalg?

Forsamlingen gav enstemmig sin Tilslutning.
(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 27. Juli 1909.

Gennem Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget følgende Afskrift af en Indberetning fra det kongelige Gesandtskab i Haag:

Forslag fra den Nederlandske Regering om en Losserlov.

Ministeren for Landbrug, Næring og Handel har tilstillet Handelskammerne og Arbejdsgivernes samt Arbejdstagerne's Organisationer i Amsterdam og Rotterdam et Forslag om en Losserlov.

Denne Lov forfølger tre særskilte Formaal:

1. Indskrænkning af Arbejdstiden.
2. Tilsyn saavidt muligt med Arbejdernes Sikkerhed.
3. Ophævelse af Uregelmæssigheder ved Lønningernes Udbetaling som Følge af, at de løssede Kvantiteter ikke stemmer overens med de, hvorefter Lønnen udbetales.

Til Opnaelse af Lovens Overholdelse mener Ministeren, at en Idømmelse af Bøder ikke er formaalstjenlig, men at Ladningen og Losningen af søgaende Skibe foruden af Skibets egen Besætning kun maa udføres af Arbejdere, der er ansat hos autoriserede Lossere. Ganske vist kan enhver i Nederlandene bosat Person uden Vanskelighed paa derom indgivet Andragende erholde en saadan Tilladelse, men Domstolene skal være befojet til, og i Tilfælde af gentagne Overtrædelser endog forpligtet til, at idømme Fortabelsen af den givne Tilladelse i et vist Antal Aar. Paa denne Maade haaber Ministeren bedre at kunne opnaa Lovens Overholdelse end ved Pengebøder.

Hvad Arbejdstiden angaar, saa mener Ministeren, i Mangel af Erfaring, at det vilde være mindre heldigt at fastsætte denne ved en Lov, men at det bør ske ved en administrativ Forordning, der tre Aar efter, at den er traadt i Kraft, afløses af en Lov. Med Hensyn til Forordningen er der ikke angivet andet end, at den til en Begyndelse bør fastsætte en vis ugentlig Maksimumsarbejdstid og en vis Hviletid efter længere Arbejdsdage.

Kvinder og Børn under 8 Aar maa ikke anvendes ved det omtalte Arbejde.

Arbejde om Søndagen ligesom for Kl. 6 Mandag Morgen skal kun tillades, naar særlige Omstændigheder taler derfor — Ladningens Art m. m.

Sikkerheden ved Arbejdet skal fremmes ved administrative Bestemmelser.

For Overtrædelse af de i saa Henseende truffne Forskrifter skal en autoriseret Losser kunne straffes. Derhos skal vedkommende Myndighed, hvis der er alvorligere Risiko til Stede for Arbejdernes Sikkerhed, kunne standse Ladning eller Losning.

En særlig Autoritet, der skal sortere under det for nyligt oprettede Embede som Generaldirektør for Arbejdsforhold, oprettes for at have Tilsyn med Lovens Eksekvering.

I enhver af de større Havne skal der indsættes en Havneinspektør, under hvem Opsynsmænd og Kontrolører skal have Tilsyn med Ladning og Losning.

Loven skal i Begyndelsen ikke gælde hele Landet. De Havne, hvor den skal gælde, skal angives ved kongelige Forordninger, men det tilkendes allerede nu, at disse Havne er Amsterdam samt de nærliggende Havne ved Zaan-Zaandam m. m. — samt Rotterdam og de nærliggende Havne ved den ny Maas-Vlaardingen. Dordrecht m. fl. — Disse Havne udgør de Pladser, over

hvilke allerede nu Havnekomiteer har Tilsyn. Ganske vist skal disse Komiteer ophøre, naar den ny Lov træder i Kraft, men en ny Komite skal da indsættes, hvis ene Halvdel skal bestaa af Arbejdsgivere og den anden Halvdel af Arbejdere under Havnedirektørens Ordførerskab. Arbejdsgiverne og Arbejdstagerne skal selv vælge deres Repræsentanter i Komiteen.

Senator Elkins i New York har foreslaaet i Senatet, at alle Varer, som indføres paa amerikanske Skibe, skal nyde en Toldbegunstigelse paa fem Procent. Paa denne Maade vil man støtte og fremme den amerikanske Handelslaade, skriver »Hansa«. Agitationen for Bevilling af forhöjet Statstilskud drives med Kraft. I populære Skrifter bliver det gjort gældende, at De forenede Staters Handelslaade staar tilbage for Englands og Tysklands, og den Fare, der ligger deri i Tilfælde af Krig, fremhæves.

Posten som Redningsvæsnets Bestyrer. Som det vil ses af omstaaende Annonce er Posten som Bestyrer af det norske Redningsvæsen ledig. Ansøgninger om denne Post maa indsendes til Marineministeriet inden den 15. September d. A.

Som det vil ses af omstaaende Annonce afholder Nordeuropæisk Sejlskibsrederi-Forbund sit ordinære Aarsmøde i Svendborg, Lørdagen den 18. September 1909, Kl. 10 $\frac{1}{4}$ Fmd.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet uforandret mat og uden nogen ny Laster af Betydning, saa at det ofte er vanskeligt at placere den fragtlige Tonnage. Danmark har fremdeles nogle mindre Laster Cement, Kalksten, gl. Jern etc. Tyskland er tomt, og de enkelte Noteringer eksisterer kun paa Papiret. Rusland noterer fremdeles enkelte Træ- og Oljekagelaster pr. August—September. Bottenhavet og Sydsverig er vedvarende rolig og mat, saa at der kun sluttet enkelte Fragter til lave Rater; Østnorge har atter færre Is- og Trælaster. »Timber Trades Journal« stiller bedre Forhold for Efteraarstransporten i Udsigt, idet der er solgt ret betydelige Partier saavel til England som til Kontinentet, og den indenlandske Forretning har taget et ret betydeligt Opsving i Omsætning, saa at man maa haabe, at der længere frem i Tiden vil komme nogle flere Ordre frem ogsaa for Sejlerne.

Returfragter Vest fra er mattere, og Befragterne byder lavere Rater for Foderstof og andre Laster, ligesom der fremdeles er Stilstand i Befragninger af Kul, idet den truende Strejke endnu er uafgjort.

Med Hensyn til de mindre Skibe er alt uforandret og flovt. Königsberg er nu nede paa 8 M. pr. 2,500 Kilos Rugbasis, og fra de øvrige tyske Pladser foreligger der stadig intet. Al Kornforretning er for Tiden saa godt som gaaet i Staa, og heller ikke med den ny Høst er der endnu gjort nogle Forretninger undtagen i Hvede, hvoraf der pr. August-September er solgt flere Ladninger af slesvigske Havne. Angaaende de russiske Havne er at bemærke, at Libau foreløbig har dækket sit Behov for August.

Sydsverig noterer enkelte Laster til Stettin 3 M., Danzig 3¼ M., hvorimod de vestsvenske Havne næsten intet har at byde. Sundhavnene sluttede til Stettin 3 M., Riga 4 M og noterer pr. 1. August nogle Godningsladninger til Sydsverig 2½ Kr.; men iøvrigt er det ogsaa smaalet derfra.

Kjøbenhavn er vedvarende flov; i den kommende Uge ventes atter et Par Importdampere, men hidtil udbydes intet fra dem. Ellers sluttedes i forrige Uge til Helsingborg, Havre, 10 Øre. Aabenraa 3¼ M., Svendborg, Hvede, 10 Øre, Majs, Fakse, 7½ Øre, Petroleum til Wisby 80 Øre.

Fra Sø og Land.

Som det vil ses af omtaende Annonce er en ny, dansk Industri traadt i Virksomhed, idet Aktieselskabet Den danske Mælk-kondenserings-Fabrik i Nakkov gennem Skibsprovianteringsforretningerne tilbyder sit Fabrikat. Vi har haft Lejlighed til at prøve den kondenserede Mælk, der blev anvendt paa forskellig Maade i Husholdningen, og finder, at den smager godt. Mælken maa tillige anses som holdbar.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: "Poseidon". Lovstræde 9. Telefon 6028.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltrusser, Koojer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

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. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 25./7. herfra. — Alexandra, Nielsen, ank. Pera 23./7. fra Konstantinopel. — Alganve, Borries, ank. Marseille 24./7. fra Valencia. — Anglo Dane, Wieucke, ank. hertil 25./7. fra Vestnorge. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Riga 23./7. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Petersborg 22./7. til Riga. — Arno, Strubberg, afg. Petersborg 23./7. — Aurora, Fischer, afg. Helsingør 24./7. til Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 24./7. til Riga. — Beira, Lunge, afg. Kemi 23./7. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 26./7. fra Aarhus. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Palma 24./7. til Oran/Tunis. — Christian IX, Holm, ank. hertil 26./7. fra Königsberg. — Daguan, Bogvad, afg. Lissabon 24./7. hertil. — Douro, Soberg, ank. Libau 24./7. herfra. — Esbjerg, Strufve, afg. Pernau 24./7. hertil. — Florida, Andersen, ank. hertil 24./7. fra Aalborg. — Frederik, Thomsen, ank. London 18./7. herfra. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 19./7. fra Frederikshavn. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 21./7. fra Libau. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 17./7. til New York. — Hengest, Munek, ank. Pillau 25./7. herfra. — I. C. Jacobsen, Jacobsen, ank. Kotka 22./7. fra Åbo. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 25./7. fra Riga. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 25./7. til London. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 23./7. til St. John. — Kiew, Jørgensen, ank. Dunkerque 25./7. fra Havre. — Kursk, Gommessen, ank. Antwerpen 19./7. fra Kristiania. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 23./7. herfra. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 18./7. herfra. — Louise, Kruse, pass. Brunsbüttel 24./7. til London. — Louisiana, Ørsted, afg. New York 24./7. til Baltimore. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 25./7. til Havre. — Mørso, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 15./7. fra Libau. — Moskoy, Jønsen, ank. Havre 24./7. fra Dunkerque. — Nicolai II, Klausen Kaas, ank. Lissabon 22./7. fra Gibraltar. — Nondjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 17./7. fra Petersborg. — O. B. Suhr, Frisencette, ank. Petersborg 21./7. herfra. — Omsk, Harder, ank. Libau 17./7. fra Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 15./7. fra Kristiania. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Stettin 24./7. herfra. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 25./7. til Libau. — Pregel, Iversen, afg. Riga 25./7. til Antwerpen. — Riborhuus, Bonnelykke, afg. Riga 24./7. hertil. — Saga, Wiborg, ank. Antwerpen 18./7. fra Riga. — Texas, Lissner, afg. Wiborg 24./7. hertil. — Tiber,

Bech, afg. Gibraltar 25./7. hertil. — United States, Wulff, afg. New York 22./7. til Kristiansund. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 24./7. sydpaa.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Peterseu, ank. Gulfport 21./7. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Campbellton 18./7. til Londonderry. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newcastle 19./7. til Belfast. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Aarhus 18./7. — Helmer Mørch, Thorsoc, ank. Manchester 18./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 22./7. til Dunkerque. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 21./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Halifax 10./7. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Reval 19./7. til Ghent. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 23./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Söderhamn 23./7. — Newa, Dahl, afg. Petersborg 23./7. til Rotterdam.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, passeret Helsingør 24./7. for Guernsey. — Nordsoen, Schou, ank. Hull 24./7. — Ellen, Hansen, ank. Bristol 20./7. — Fylla, Lauritsen, ank. Tyne 24./7. — Gerda, Iversen, passeret Helsingør 22./7. til Ghent. — Cito, Jepsen, ank. Stolpmünde 21./7. — Napoli, Brinch, ank. Borgå 24./7. — Bodil, Uldall, afg. Blyth 22./7. til Åbo. — Dagmar, Mathiasen, ank. Huelva 24./7. — Norma, Schiff, passeret Helsingør 24./7. for Kolberg. — Alfa, Sørensen, afg. Båtskärsnäs 22./7. til Bridgewater. — Laura, Petersen, afg. Middlesbro 24./7. til Hamburg. — Inger, Larsen, ank. Petersborg 23./7. — Johanne, Mikkelsen, ank. Antwerpen 24./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Tråugsund 9./7. til Sunderland. — London, Bom, ank. Tyne 20./7. — Paris, Tholander, afg. Svendborg 24./7. til Kjøbenhavn. — Bryssel, Kaas, ank. Libau 21./7.

Mercur. Berlin, Andersen, ank. Stockholm 22./7. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Riga 15./7. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 22./7. til Bremen.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. Skagen 23./7. for Dieppe. — Alexy, Lorentzen, ank. Antwerpen 22./7. — Dagny, Sørensen, afg. Marseille 20./7. til Kalundborg. — Mary, Clausen, afg. Lerviek 23./7. til Petersborg.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 18./7. — Brattingsborg, Suenson, afg. Petersborg 25./7. til Rotterdam. — Flynderborg, Andersen, afg. Rouen 24./7. til West Hartlepool. — Fredensborg, Fischer, ank. Kjøbenhavn 23./7. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Kronstadt 22./7. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Petersborg 24./7. til Terneuzen. — Kronborg, Jensen, afg. Cardiff 22./7. til Genua. — Rosenborg, Schultz, afg. Wiborg 23./7. til Hull. — Skanderborg, Jensen, afg. Benisoff 24./7. — Stegelborg, Lund, ank. Spezzin 22./7.

Dampskibsselskabet af 1898. Guldborg, Ørbeck, ank. Libau 19./7. — Klampenborg, Winther, afg. Petersborg 18./7. til Terneuzen. — Marselisborg, Larsen, ank. Aarhus 20./7. — Silkeborg, Pedersen, ank. Petersborg 25./7. — Skodsborg, Agerlin, afg. Sfax 23./7. til Nantes. — Tuborg, Schmidt, ank. Kronstadt 22./7. — Ulfsborg, Jørgensen, ank. Newcastle 22./7. — Vordingborg, Palsbo, ank. Windau 24./7.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Torneå 23./7. til La Rochelle. — Dansborg, Sørensen, afg. Petersborg 17./7. til Calais. — Jægersborg, Larsen, afg. Calais 23./7. til Sunderland. — Kallundborg, Nielsen, ank. Wiborg 21./7. — Taarnborg, Matzeu, afg. Amsterdam 23./7. til Kjøbenhavn.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 25./7.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Pomaron 16./7. til Petersborg.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Torneå 22./7.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Petersborg 17./7. til Terneuzen. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Petersborg 20./7.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Petersborg 25./7. til Ghent.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Hlungersborg 23./7. til Ghent.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, ank. Hankow 15./7. — Tranquebar, van Deurs, ank. Norro Sundby 19./7. — Cathay, Kruse, afg. Suez 23./7. til Singapore. — Indien, Berg, pass. Gallo 20./7. for Hongkong. — Bandon, Thomsen, afg. Colombo 20./7. til Bangkok. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Antwerpen 21./7. til Port Said. — Pangan, Knudsen, afg. Sabang 21./7. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. Port Said 15./7. — Samui, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Cambodia, Christensen, afg. Hargshavn 23./7. til Göteborg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 15./7. til London. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 16./7. til Demarara. — St. Croix, ank. Kjøbenhavn 15./7.

Æro. Enighed, Jensen, ank. Råfsö 23./7. — Energi, Svane, ank. Berwick 23./7.

(Fortsattes efter »Danske Havne«.)

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning 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:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret 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 5½, & 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1½ & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejderne Andels-Lossoklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 & 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse, med Korn-Elevatorer og Hejsøværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug.</p> <p>33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kåj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma 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.	Havné-afgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning 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 Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørages af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. 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.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter 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 besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c 362 og 330 Fod c. 16 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12-14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad havs. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand havs paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnobane, 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 Gaasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	Bolværke-penge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørages 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. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen

	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, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfør 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. Kølhalingssplads for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Partøjer, Maskin, værksted med tidsvarende 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. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tende	Losning besørges af Lædningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slot 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Ind 10 Øre Ud - -	Lods faas ved Albu 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, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vand er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. indberettet Lodsafgifter. Dampskibesom anløber for Kulforsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er fri for Udg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Lædningsmodtageren.	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. 12½', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havn en med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6¼ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods fra 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, Kølhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøen-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. 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 Kølhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 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, Farvandede stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning 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 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.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre fornaar at holde Havnen tilgængelig.
Præste.	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-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 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodsvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsøring: For Bugsøring fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsøring for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsøring paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton. 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Lædnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugsørbæde.
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 & 6/16 Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodsvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Lædningsmodtageren.	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.

Torm. Sara, Jonsen, ank. Mothil 22./7. — Helene, Sorensen, afg. Kjøbenhavn 22./7. — Agnete, Petersen, ank. Blyth 23./7. — Hermia, Hansen, ank. Ghent 21./7. — Alice, Schultz, ank. Kalundborg 21./7.

Svendson & Christensen. Ajax, Brorson, ank. Torned 20./7. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Pillau 24./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Holtenau 24./7. — Hans Tavsén, Klaaborg, afg. Cardiff 24./7. — G. Koch, Jørgensen, afg. Narva 24./7. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Narva 23./7. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Antwerpen 22./7. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Memel 24./7.

Alfred Christensen. Eklipika, Hemmingsen, afg. Rotterdam 17./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Blyth 22./7. — Urania, Clausen, afg. Windau 22./7. — Svend, Schmidt, passeret Reden 16./7. for West Hartlepool. — Nordland, Møller, afg. Hernösand 23./7. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Cardiff 17./7. — England, Andersen, afg. Blyth 23./7. — Holland, Poulsen, afg. Windau 22./7. — Rusland, Madsen, afg. Esbjerg 23./7. — Annetto Furness, Larsen, passeret Reden 19./7. for Rotterdam. — Europa, Hansen, ank. Newcastle 22./7. — Frankrig, Friis, ank. Windau 19./7. — Tyskland, Danstrup, ank. Amsterdamb 17./7. — Belgien, Nielsen, ank. Uleåborg 24./7.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Åbo 25./7. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Riga 19./7. — Martha, Christensen, afg. Hernösand 24./7. — Elna, Ratje, afg. Tyne 19./7. — Therese, Pedersen, afg. Tyne 19./7. — Simone, Møller, afg. Howden Dock 19./7. — Jeanne, Løffer, ank. Hargshamn 25./7. — Vera, Risø, ank. Houfleur 21./7. — Daisy, Lagesen, afg. Sunderland 24./7.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Grimsby 23./7. til Hamburg. — Nivingston, Svendsen, ank. Riga 18./7. — Washington, Nielsen, ank. Kronstadt 23./7. — Fulton, Jørgensen, ank. Savona 23./7. — Newton, Andersen, ank. Livorno 23./7.

Frø. Austa, Bagger, ank. Ghent 19./7. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 23./7. til Bergen. — Vera, Thing, ank. Dundee 23./7.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Libau 22./7. Henrik Bjelke, Hansen, pass. Helsingør 23./7. for Rotterdam. — Ove Gjedde, Jans, pass. Brunsbüttel 23./7. for Ghent.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Grimsby 21./7. til Kronstadt. — Allan, Nielsen, ank. Helsingør 24./7.

Sejlskibe.

Æra. Anne, Hansen, ank. Kristianssand 23./7. — De tvende Brødre, Boye, ank. Rodvig 23./4. — I. A. Kromann, Chri-

stensen, ank. Nykøbing F. 23./3. — Kirstine, Rasmussen, ank. Skien 22./7. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Holtugstrand 23./7. — Hermod, Dreimann, ank. Kolding 22./7. — Smart, Christensen, ank. Trængsund 23./7. — Prøven, Schmidt, ank. Dalhusio 23./7. — Alf, Hansen, ank. Kristianssand 24./7. — Valborg, Johansen, ank. Langesund 24./7. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Pillau 24./7. — Svip, Jensen, ank. Randers 22./7. — Marthing, Friis, pass. Dover 22./7. for østg. — Johanne, Østermann, afg. Stege 23./7. til Kristianfjord.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 27. Juli 1909. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkedensnerings Fabrik

i Nakskov

Fans i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 68.

Sømærke udlægges. Avedøre S. Kjøge-Bugt. Sundet.

En sort, spids Vager med sort Flag udlægges om kort Tid 3,700 m S. for Avedøre. Vageren ligger ude indtil c. den 12te Oktober.

Marineminstrelets Admiralliets Departement, den 24. Juli 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 71.

Vrag afmærket. Gjerrild-Klint N. Fornæs. Kattøgat.

En Vraglystende, der viser grønt Blink, Lys 5 Sek., Mærke 10 Sek., er udlagt c. 100 m Nord for det udfor Gjerrild-Klint sunkne Vrag.

Vragets Plads er 56° 33',5 N. Br. 10° 54',3 Ø. Lgd.

Marineminstrelets Admiralliets-Departement, den 26. Juli 1909.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6403.

Th. Møller Nyhavn 46 & 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.

Randers. Chr. Laursen, h.v. Skibsfører. Autoriseret Forhryringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Husk

Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
6. Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. — Adelgade 79, Kbhvn. — Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garantörar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBI'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsentant for Danmark: Alb. B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)
Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmströmer“.
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

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.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 57.

Kjøbenhavn, Fredag den 30. Juli 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — 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.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østerøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

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
-------------------------------	--	---	---	------------------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Piiial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Randers Rebslaaeri
Randers
anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltove
til Skibsbrug og Elevatorer.
Se vor Udstilling i Aarhus.



CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Speditlon
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Traffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7

H. H. ADRIAN — Kobbetsmedemester **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.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvæk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trædes 19-2, 4-8 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
Københ. C. Telf. H. 1728.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibsmøde.



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.

En ældre Skibsfører,
som har en 36 HK. Motor, ønsker at faa denne anbragt i et Fartøj af passende Størrelse, samt at overtage samme som Skibsfører. Billet, nrk.: „324“, modtager Bladets Kontor.

Kjøbenhavns
Navigationsskole
er flyttet til
Ny Toldbodgade 3
Hj. af Sct. Annæ Plads
Telf.: Palæ 213 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 260'-0
16'-0 Dybde over Blokkene
Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.
Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn, Carlboltermann, Kjøbenhavn.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund
afholder sit ordinære Aarsmøde i Borgerforeningens Sal i Svendborg,
Lørdagen den 18. September 1909, Fmd. Kl. 10¹/₄.
Alle Forslag, der ønskes behandlet paa Aarsmødet, skal i Følge Vedtægternes § 4 være indsendt til Forbundets Sekretariat mindst 3 Uger før Mødets Afholdelse.
Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.
P. B. V.
P. Rechnitzer,
f. T. Formand.

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“.

Ledig Post.
Posten som Bestyrer af det norske Redningsvæsen er ledig og skal besættes fra den 1. Oktober d. A.
Med denne Post er forbundet en aarlig Lønning af 4000 Kr. og til Kontorhold et Beløb af 500 Kr. aarlig. Paa Rejser oppebæres de normerede Dagpenge, og Befordringsudgifter godtgøres.
Bestyreren vil have at tage Bopæl efter Ministeriets nærmere Bestemmelse.
Ansøgninger om denne Post stiles og indsendes til Marineministeriet inden den 15. September d. A.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“. **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

OLSKIND
kemisk præpareret Olie
klæbefrit, blødt, holdbart.
Medalje i Trondhjem 1908. Forlang altid Olskind.
Faas hos alle Skibsproviant- og Ekviperingshaandlere.
Cand. pharm. Johan Harrsens Fabrik, Kastrup Værk pr. Kastrup St.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 30. Juli 1909.

Meddelelse til Danske Rederier.

I Følge midlertidig Lov Nr. 114 af 14de Maj d. A. om Skibes Dybgaaende og Lastelinie skal ethvert søgaaende, dansk Skib, for saa vidt det farer paa fremmed Havn, inden 1ste Oktober d. A. være forsynet med Lasteliniemærker og Fribordsbrev i Overensstemmelse med de nærmere Regler, som maatte fastsættes ved kgl. Anordning.

I denne Anledning opfordres danske Rederier for de dem tilhørende Skibes Vedkommende, paa hvilke for nævnte midlertidige Lov finder Anvendelse, til snarest muligt til Ministeriet for Handel og Søfart at indsende hosfølgende Bilag a, b eller c i udfyldt Stand, for at Fribordsbrev kan være udstedt, og Lasteliniemærker anbragte i rette Tid. Opmærksomheden henledes dog herved paa Bestemmelsen i § 5 i oftnævnte midlertidige Lov, hvorefter Ministeren for Handel og Søfart er bemyndiget til under særlige Omstændigheder at tilstaa Afvigelser fra Lovens Bestemmelser om Skibets Forsyning med Lasteliniemærker og Fribordsbrev.

Med Hensyn til Udfyldelsen af Bilagene a, b og c bemærkes, at Bilag a maa udfyldes (underskrives) af Skibets Rederi, medens det som Bilag b eller c betegnede Skema — under Forudsætning af, at Skibet ikke allerede er forsynet med »Board of Trade's« Lasteliniecertifikat — maa udfyldes enten af en af de ved Dampskibstilsynet i Henhold til Lov Nr. 16 af 13de Februar 1903 ansatte skibbygningskyndige Synsmænd eller af en af disses Stedfortrædere eller af et af nedennævnte Klassifikationsseksker, nemlig:

Lloyds register of british and foreign shipping,
British corporation for the survey and registry of shipping,
Bureau Veritas,
Norsk Veritas og
Germanischer Lloyd.

For Udfyldelsen af Skemaet vil der der til den Person, der har foretaget Forretningen, af Rederiet være at erlægge en Betaling efter følgende Skala:

	I.	II.
	Skibe, der ere klassede.	Skibe, der ikke ere klassede.
For Skibe	Kr.	Kr.
Under 300 Tons Brutto	15	25
Fra 300 til 1,000 Tons Brutto	20	35
- 1,000 - 2,000 — —	25	45
- 2,000 - 3,000 — —	30	55
- 3,000 - 4,000 — —	35	65
- 4,000 Tons Brutto og derover ..	40	80

Dersom et Skib allerede er forsynet med »Board of Trade's« Lasteliniecertifikat, udkræves hverken Udfyldelse af Bilag b eller Bilag c, men Rederiet maa da med Bemærkning herom paa Bilag a samtidig med Indsendelsen

til Ministeriet for Handel og Søfart af dette Bilag fremsende »Board of Trade's« Certifikat.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 23de Juli 1909.

P. M. V.

H. Vedel.

G. Busck-Nielsen,
fg.

Af de i ovenstaaende Meddelelse fra Ministeriet for Handel og Søfart omtalte Bilag er Bilag a Begæring om Fribordsbrev, Bilag b Oplysnings-skema for Staal- og Jernskibe og Bilag c Oplysnings-skema for Træskibe; det vil altsaa for hvert Skib, der skal forsynes med Fribordsbrev, være nødvendigt at indsende Bilag a i Forbindelse med et af de to andre.

Det foreliggende Cirkulære betegner den første umiddelbare Virkning af Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie, idet Rederierne opfordres til snarest muligt at indsende Begæring om Fribordsbrev for de dem tilhørende Skibe ledsaget af de i saa Henseende fornødne Oplysninger.

I den Anledning finder vi — i Tilslutning til de Oplysninger, der ved tidligere Lejlighed er fremsat her i Bladet om Lastelinie-loven og Forstaaelsen af denne — at burde henlede Opmærksomheden paa et Par Punkter, der vil være af særlig Betydning netop nu.

Som bekendt omfatter Loven i Henhold til dennes § 1 ethvert søgaaende, dansk Skib, der farer paa fremmed Havn, med den Betydning af Udtrykkene »søgaende« og »dansk Skib«, som findes nærmere fastslaaet ved Lovens § 7. Omvendt vil altsaa Skibe, der ikke opfylder samtlige de tre under § 1 udtrykkelig nævnte Belingelser, slet ikke berøres af Loven, og Begæring om Fribordsbrev skal saaledes for saadanne Skibe overhovedet ikke indsendes.

Blandt de øvrige Skibe, altsaa de Skibe, som Loven tager Sigte paa, vil imidlertid en Del i Henhold til de ved tidligere Lejlighed af Ministeriet givne Oplysninger kunne forvente Dispensation i Overensstemmelse med Reglen i Lovens § 5, paa hvilken Cirkulæret, som det vil ses, ogsaa udtrykkelig henleder Opmærksomheden. For saadanne Skibe, der under Hensyn navnlig til den Fart, hvori de anvendes, men tillige til Størrelse, Art, Bygning etc. maa antages at kunne opnaa Dispensation fra Bestemmelserne i Lovens §§ 1 og 2, vil da muligvis opstaa det Spørgsmaal, om den ønskede Dispensation straks kan søges, eller om det er nødvendigt forinden at faa udfyldt og indsendt de i Cirkulæret omtalte Oplysnings-skemaer. Spørgsmaalet er øjensynlig ikke uden Betydning alene af den Grund, at der for selve Udfyldelsen af Skemaet skal erlægges en Betaling, der i hvert Fald for Smaaskibenes Vedkommende andrager et ret anseeligt Beløb. Det fremgaar imidlertid allerede af Cirkulærets Ordlyd — og vi har ved Henvendelse paa kompetent Sted faaet denne Opfattelse fuldt ud bekræftet — at det almindeligvis ikke vil være nødvendigt at lade Oplysnings-skemaet udfylde, forinden Dispensation søges.

Men for at være paa den sikre Side er det naturligvis til Gengæld nødvendigt, at der i saa Tilfælde snarest muligt til Ministeriet for Handel og Søfart indgives Ansøgning om Dispensation under Vedlæggelse af de fyldigst mulige Oplysninger om de Forhold, ved hvilke Andragendet begrundes.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Det næste Punkt paa Dagsordenen var:

Diskussion om Ordningen af Navigationsvæsenet.

Dirigenten: Vi kommer nu til et Spørgsmaal, som vi naturligvis kunde blive siddende og drøfte i en hel Maaned.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Som den ærede Dirigent bemærkede, er det et meget vidtløftigt Spørgsmaal. Jeg skal fatte mig i Korthed. Som det vil være Dem bekendt, blev der i 1904 nedsat en Kommission til Revision af Bestemmelserne for Navigator- og Maskinistuddannelsen. Det lykkedes ikke Kommissionen at blive enig om en Indstilling, den delte sig i et Flertal og et Mindretal. Flertallet var temmelig strengt i sine Bemærkninger, og Mindretallet strakte sig den ene Gang efter den anden temmelig vidt for at imødekomme det og søge at opnaa en fælles Indstilling, men det mislykkedes. Derfor fremkom der to Indstillinger. Som d'Herr. ved, gaar Flertallets Indstilling i det væsentlige ud paa at skærpe Navigationsundervisningen temmelig betydeligt, hvorimod Mindretallet holdt igen saa meget som muligt. De to Indstillinger blev indgaaende diskuteret i Fællesrepræsentationen, og ved den Lejlighed gik Bølgerne lige saa højt som ved Diskussionen her i Dag. Jeg, som har haft den Ære at repræsentere Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Fællesrepræsentationen, maatte bestemt tage Afstand fra Flertallets Mening. Efter forskellige Forhandlinger lykkedes det at stille Sagen i Bero. Jeg tror, at der har været ført en underhaands Forhandling med Ministeriet om Sagen, og at man var kommet til det Resultat, at den kunde ikke fremmes. Det er ikke mere end et Aar, siden Sagen blev skrintlagt. For kort Tid siden dukkede den op igen, idet Fællesrepræsentationen fra Ministeriet modtog Anmodning om at bringe Sagen frem. Der blev saa indenfor Fællesrepræsentationen valgt et Udvalg, som skulde komme med en Indstilling, der skulde behandles i Fællesrepræsentationen, for at denne kunde afgøre, om den kunde slutte sig dertil. Denne Indstilling fremkom. At komme ind paa den i Almindelighed her mener jeg ikke, at jeg har Ret til, men jeg er nødt til at berøre enkelte Punkter. Den lyder i det væsentlige paa, at Flertallet foreslaar, at Navigationsundervisningen skærpes ret betydeligt. Naar jeg siger »ret betydeligt«, er det at forstaa under Hensyn til de smaa Forhold. Man mener, at det vil tage 3 Maaneder mere at tage Eksamen efter de ny Bestemmelser. Paa dette Punkt kunde vi ikke blive enige i Fællesrepræsentationen, om hvilken jeg iøvrigt maa sige, at jeg sætter umaadelig Pris paa den. Jeg kan kun sige, at i det Aar, jeg har været Medlem, har man altid vist mig velvillig Imødekommenhed ved alle Lejligheder, man har søgt at strække sig saa langt, man kunde overfor Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Men om dette Punkt var vore Meninger temmelig afvigende. Efter en Behandling af Sagen, hvor det væsentlig drejede sig om Flertallets Ønske om en udvidet Undervisning i Engelsk,

Geografi og Vejrkære, Søret og Handelslære, siger Flertallet, at den, der bestaar denne udvidede Skibsførereksamen (1ste Afdeling), er i Besiddelse af virkelig aandelig Modenhed. Det kunde jeg ikke se, jeg kunde ikke indromme, at man, fordi der føjedes 2—3 Maaneders Undervisning til det nu bestaaende, derved skulde være naaet saa langt, at vedkommende kunde siges at være i Besiddelse af virkelig aandelig Modenhed. Jeg protesterede imod det, idet jeg sagde, at saa vidt jeg kan se, vil Udvidelsen egentlig ikke have indgribende Betydning; for hvad Kundskaber kan en Mand faa f. Eks. i Handelsvidenskab, naar han i de 3 Maaneder tillige skal bruge sin Tid til 5 andre Fag? Jeg kan ikke tænke mig, at der skulde kunne opnaas store Resultater derved. Derimod vilde man vanskeliggøre det for vordende Navigatorer at faa Eksamen. Der var Stemmer, som hævdede, at 3 Maaneder spillede ikke nogen Rolle for Sømand, som skulde tage Eksamen. Men det gør det efter mine Begreber, for endog som Forholdene er nu, kniber det med at skaffe Midler til at tage Eksamen for. I mange Tilfælde — jeg tror i de aller fleste — er Forholdet saadan, at naar de paagældende nærmer sig Afslutningen, har en 2—3 Maaneder tilbage, saa er Lommen tom, og saa maa de gaa til Navigationskolebestyreren og søge om Hjælp baade her og der. Jeg fandt, at den Byrde, her paalagdes, var for stor i Forhold til, hvad Rederne kunde byde. Ingen vil vel sige, at en Skibsfører nu om Stunder er særlig godt lønnet. Det er beklageligt, men som Forholdene er, kan man ikke strække sig videre, end man gør. En Dampskibsfører f. Eks. paa et Skib paa 3,000 Reg.-Tons har i de allerleste Tilfælde, naar han sejler hele Aaret, ikke over 3,000 Kr.'s Indtægt, og saa maa han endda fradrage sit Tab paa Renten af det, som han tvunget af Forholdene har maattet sætte i Skibet for at faa det at føre. Det er i de senere Aar et ganske betydeligt Rente-tab, saa hans Netto Fortjeneste vil i mange Tilfælde ikke blive mere end 2,000 Kr. For en Sejlskibsfører i udenrigsk Fart kan Indtægten vist ikke sættes højere end til 1,200—2,400 Kr. om Aaret, saa vidt jeg kan skønne. Naar der ikke kan bydes højere Gager, synes jeg det er at skære bred Rem af anden Mands Ryg at forlange Eksamensfordringerne skærpet, særlig naar vi ser, at der i de omliggende Lande, England, Frankrig, Tyskland, Norge, Sverig, Holland ikke fordres mere til at bestaa Skibsførereksamen, end vi fordrer til almindelig Styrmandseksamen. Hvorfor skal vi være de første til at forlange, at den vordende Sømand skal have den Uddannelse, naar vi ikke kan byde mere i Løn. Jeg stod ene i Fællesrepræsentationen. Naar jeg bringer Sagen frem her, er det, fordi jeg gerne vilde have, at Generalforsamlingen skulde udtale, om den samstemmer med mig i mine Anskuelser herom eller er af en anden Mening. Der tales i Fællesrepræsentationens Flertalsindstilling om Statsskole, men jeg er bange for, at det kun er at kaste Blaar i Øjnene paa Folk, jeg tvivler meget paa, at det lader sig gennemføre. Men kunde vi faa Statsskole, kan jeg ikke indse, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening skulde kunne have noget imod det. Ligeledes tales der om, at en Del af de nuværende Skoler i saa Fald burde nedlægges. Det mener jeg vilde være uheldigt paa mange Maader. For et Par Aar siden har vi set, hvor vanskeligt det var at faa Styrmand. Vilde vi indskrænke Skolernes Antal, tror jeg, at det vilde føre til, at vi fik færre Navigatorer. Af en Statistik i et Fagblad i Tyskland, hvor man nøje har drøftet Spørgsmaalet, kan man tydeligt se, at jo flere Skoler man har, des flere Navigatorer faar man, og jo færre Skoler, des færre Navigatorer. Jeg synes ogsaa, at det set fra Regeringens Standpunkt maa være betænkeligt at skærpe Fordringerne saa meget, at man løber Fare for, at de unge Mennesker ikke gaar til Søs. Som Forholdene er nu, kan en Mand paa Landjorden tjene mindst lige saa meget som en Sømand, som har ofret 3—4 Aar paa sin første Uddannelse og bagefter skal

bestaa en Række vanskelige Eksaminer, som maaske tager en 17—18 Maaneder. Skønt jeg tror, at Ministeriet vil gøre alt, hvad der staar i dets Magt for at være imødekommende, er det jo ikke altid Ministeren selv, som har det afgørende Ord; meget heror paa de Hjælpere, han har valgt sig ved Sagens Gennemførelse. Jeg kunde i denne Forbindelse særlig henvende mig til én af de Tilstedeværende, som faar med Sagen at gøre. Jeg kender ikke hans Stilling til den, men vilde han udtale sig, vilde det være mig kært. Er der nogen af dem, som arbejder sammen med Ministeriet, som sætter sig imod en Sag, saa ved vi, at det kan blive meget vanskeligt at faa den gennemført.

Jeg mener, at jeg ikke kan lade Sagen falde uden at komme med en Mindretalsindstilling, og jeg skal tillade mig at oplæse mit Udkast til en saadan. Det lyder saaledes:

»I Henhold til den i Fællesrepræsentationen behandlede Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Anmodning om Repræsentationens Udtalelser om Betænkning fra Kommissionen af 11. Januar 1904 angaaende Navigatoruddannelsen, tillader undertegnede sig som Mindretal under Behandlingen af denne Sag i Fællesrepræsentationen at fremkomme med en Mindretalsindstilling.

1.

Naar Fællesrepræsentationens Flertalsindstilling stadig henviser til, at den i sin Tid nedsatte Kommissions Flertal og Mindretal har været enig i mange Punkter, da er dette efter mit Skøn kun tilnærmedesvis rigtigt; som man vil erindre, var der til at begynde med stærkt afvigende Meninger paa de fleste Punkter; kun for eventuelt at opnaa en enstemmig vedtaget Indstilling slog Mindretallet af paa mange af de Punkter, hvorom der var Tale, men mislykkedes det jo alligevel at opnaa en enstemmig Indstilling.

2.

Da den almindelige Styrmandsekskens Afdeling her i Danmark kan nogenlunde ligestilles med de Fordringer, der i England, Tyskland, Norge, Sverige, Holland, Belgien og Frankrig stilles ved Skisforerexkens, ser Mindretallet ingen Grund til ved Lov at skærpe samme yderligere og paadrage de vordende Navigatorer en forøget Udgift for at bestaa en udvidet Eksamen, der giver dem Ret til at føre Skibe i den udvidede Skisfart.

I Fællesrepræsentationens Mode under denne Sags Behandling blev det oplyst, at man regnede med, at den forestaaende Udvidelse af Skisforerexkens (1ste Afdeling) vilde medføre 2 a 3 Maaneders længere Undervisning for at bestaa Eksamen, men kan Mindretallet ikke tænke sig, at 2 a 3 Maaneders Undervisning i Engelsk, Geografi, Vejrlære samt Søret og Handelslære virkelig skulde opnaa det Resultat, som Flertalsindstillingen lyder paa, at den, der bestaar denne Eksamen, er i Besiddelse af en virkelig aandelig Modenhed. For Mindretallet staar det saaledes, at Resultatet i det store og hele vil blive det samme som for, og ser man hen til, at en Dampskisfører, naar han sejler hele Aaret, maaske kan opnaa en Fortjeneste af c. Kr. 3,000 om Aaret; minus hvad han taber paa Renter af Penge, som han tvunget af Forholdene har maattet indskyde i Skibet for at opnaa Forstilling, da vil hans Indtægt i mange Tilfælde ikke andrage Kr. 2,000 om Aaret; for en Sejskisfører kan Indtægten i den oversøiske Fart næppe regnes højere end 1,200 a 2,400 Kr. om Aaret; for at opnaa denne Fortjeneste, der først fordrer 3 n 4 Aars Læretid for at uddanne sig som Somand, vil Fællesrepræsentationens Flertal yderligere forlange en betydelig kostbarere Eksamen for at kunne føre Skib i den udvidede Fart; ser man hen til Forholdene i vort største Selskab herhjemme, hvor en Mand i sin bedste Alder begynder som 2den Styrmand, da er Udsigterne i Øjeblikket desværre saaledes, at han kan blive gammel og graa, for han opnaar Forstilling.

Mindretallet mener derfor, at det vilde være lig med at skære bred Rem af anden Mand's Ryg, dersom man ved Lov vedtager at ndvide den almindelige Skisforerexkens.

3.

Indstillingen fra Fællesrepræsentationens Flertal om Skisforerexkens 2den Afdeling kan efter Mindretallets Mening tilraades med nogle Ændringer. At den danske Somandsstand i mange Tilfælde ikke er saa kundskabsrig og intelligent, som man kunde ønske, at den burde være, er vistnok rigtigt, men dette stammer maaske fra, at de fleste Søfolk kommer fra ubemidlede Hjem. Det vilde derfor være ønskeligt, om Staten oprettede en saadan Afdeling, hvor Somanden kunde faa Lejlighed til at uddanne sig videre, men maatte samme være frivilligt, og Opholdet samt Uddannelse for et vist Tidsrum betales af Staten; Tidspilde og Smaaudgifter maatte bæres af vedkommende selv; at der til et saadant Kursus vilde melde sig nogle, som maatte afvises, er nok muligt, men skulde ikke alle opnaa at bestaa de forskellige Eksaminer, kunde man vistnok give samme et Bevis for, at de havde frekventeret Skisforerexkens 2den Afdeling og var særlig flinke i forskellige Fag, som de fik Bevis for.

Det vilde da blive Redernes Sag, om de vilde foretrække saadanne uddannede Navigatorer.

4.

At Statsdrift af samtlige danske Navigationsskoler maaske vil være det heldigste, kan vel ikke benægtes; men da dette er forbundet med større Omkostninger, vil det vel nok være vanskeligt at gennemføre for Øjeblikket.

Derimod maa Mindretallet paa det bestemteste udtale som sin Mening, at skal Regeringen sørge for til enhver Tid at have Navigatorer og Søfolk nok, vil det være nødvendigt at opretholde alle de nu bestaaende Navigationsskoler, da Ungdommen næppe vil indlade sig paa at gaa til Søs og senere tage Eksamen, hvis Udgifterne hermed bliver for store; da tror Mindretallet, at de hellere vil foretrække at arbejde paa Landjorden, hvilket under de nuværende Forhold betaler sig bedre.

5.

Mindretallet tillader sig derfor at anbefale, at Sætteskipperexkens bibeholdes i den nuværende Form og giver Adgang til at føre Skib indtil 80 Tons Netto over hele Østersøen og Linien Lindsnæs-Textel.

At den nuværende almindelige Styrmandsekskens bibeholdes med den Uddannelse, som findes i Øjeblikket, og efter Sejlads som Styrmand giver Ret til at føre Skib i uindskrænket Fart.

At Staten opretter en frivillig 2den Afdeling, hvor Uddannelsen og Opholdet betales af Staten.

Hertil skal jeg føje, at det vilde maaske være heldigt, om man kunde faa gjort den Forandring ved den nuværende Styrmandsekskens, at man ikke saaledes som nu kan falde, fordi man ikke bestaar Maskinistexkens. Maskinistexkens er knyttet saaledes til Styrmandsekskens, at dumper vedkommende til den, skal han læse om paa det hele. Derfor vilde det være heldigt at faa Maskinistexkens løst ud, saa at vedkommende kunde faa Bevis uden den. Men saa er der Spørgsmaalet om, hvorvidt vi skal beholde Maskinundervisningen som et tvunget eller som et frivilligt Fag. Jeg mener, den skal være tvunget Fag. Min Grund er den, at naar de unge Mennesker tager Eksamen, vil de lettere ogsaa i en ung Alder kunne tage Maskinistexkens, men giver man dem Frihed til at lade være, er der enkelte, som er tilbøjelige til at udsætte Sagen, de stifter Familie, og saa bliver det vanskeligere for dem at tage den Eksamen. Derfor tror jeg, at det vil tjene til deres Bedste, at Faget bliver tvunget. Man kan jo ikke nægte, at det vilde være godt, om unge Søfolk kendte lidt til Maskiner, blot til de vigtigste Dele, vidste, hvad en Kedel, en Glider, en Cylinder er. Der er dog mange, som faar Brug for Kundskab om Maskiner, og som vilde fortryde det, hvis de ikke havde den. Med disse Bemærkninger beder jeg dem diskutere Sagen. Jeg vilde gerne vide, om Generalforsamlingen sanktionerer min Mindretalsindstilling, eller den ikke er enig med mig. (Sluttes.)

Arbejdsstandsningen i Sverig.

Udenrigsministeriet meddeler Torsdag Aften:

Generalkonsulatet i Stockholm har indberettet til Udenrigsministeriet:

Blandt de Industrigrupper, som staar i første Række ved den over hele Landet indtraadte Arbejdsstandsning, er ogsaa Savværkerne, og da der paa denne Aarstid er ikke faa danske Skibe paa Vej til Træladepladserne, maa det forudses, at den store Standsning for adskillige Rederier i Danmark kan faa aktual Betydning.

Savværkernes Standsning vil efter al Sandsynlighed medføre Vanskeligheder for rettidig Indladning overalt, hvor Varerne ikke paa Forhaand er anbragt i Pramme, og selv i saadanne Tilfælde vil Skibene, da det kan forudses, at Savværkernes Lockout vil blive besvaret med Strejke fra Stuverarbejderne, væsentligt blive henvist til at indlade ved Hjælp af eget Mandskab. Hvor Varerne endnu henligger ved selve Savværkerne og ikke er bleven underkastet den sidste Behandling (den saakaldte Justering), kan der i al Fald næppe blive Tale om Indladning, saa længe Arbejdsstandsningen varer.

For at sikre Rederierne mod Tab ved slige Kalamiteter har i det mindste et enkelt herværende Mæglerfirma i sine Certepartier ladet indføre følgende Klausul:

»Should strike, blockade or lockout of whatsoever kind or nature interfering with the shipment and/or loading of the cargo be declared or exist at the loading place or places the owners have liberty at any time before arrival of the steamer or whilst loading to cancel this charter-party, eventually proceeding on the voyage with any cargo already on board, obtaining freight for such cargo only, but with liberty of completing cargo for owners benefit anywhere in the Baltic direct or to any port in the United Kingdom or on the Continent.«

Mangler der en saadan Klausul, vil Skibet i Reglen være nødt til at afvente Arbejdsstandsningens Ophør, da Befragteren som oftest har fritaget sig for Ansvar, hvis Forsinkelse indtræffer paa Grund af Strejke, Lockout eller Blokade. Men det vil i Tilfælde af omfattende Arbejdsstandsninger sædvanligt ikke støde paa afgørende Vanskeligheder at træffe Aftale med Befragterne om at hæve Kontrakten, da saadant er i begge Parter's Interesse.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Markederne fra Sortehavet, Azow etc. yderligere fæstnet sig, og der har været effektueret en anseelig Række Befragtinger, hovedsagelig for August Afskibning, navnlig Azow har taget megen Tonnage, og selv for en Baad op til over 6,000 Tons betalles 9/6 »any«, 10/ Hamburg. Fra Odessa eller Nikolajeff sluttedes store Baade til 8/ à 8/3 L. H. A. R., 6 d. ekstra Hamburg, medens Sulina betalte 8/. L. H. A. R. pr. 15-31 August, 9/ pr. 1-25 September. Markedstonen er fremdeles fast. I andre Retninger er der ikke indtraadt Forandringer af videre Betydning. Nordamerika forholder sig foreløb nærmest afventende, og de stedfundne Befragtinger er hovedsagelig for Trælast. Paa Netto Charter fra Golfen betalles 8/6 pr. prompt, 8/9 pr. August, og 9/ pr. Oktober til U. K. eller Kontinentet. La Plata Markedet er yderst flovt, og saa lavt som 10/6 à 10/7½ for »handy« Tonnage, 10/ for 5,000/6,000 Tons Baade, prompt, blev akcepteret, dog sluttedes der kun ganske enkelte Baade. Middelhavet er uforandret. Fra Østersøen har der været betalt mange gode Fragter for Trælast, Fragter, som vil levne et pænt Overskud, og der er fremdeles et godt Begær efter Tonnage. Det kedelige er, at det skorter stærkt paa Kullaster til Østersøen, grundet paa den stadig herskende Uvished med Hensyn til en eventuel Strejke i Skotland, men indeværende Uge vil forhaabentlig bringe fuld Klarhed i Tingene. De Rater, som der sluttedes til, er omtrent paa samme Niveau som vore Noteringer i forrige Uge.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gullport 21./7. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Campbellton 18./7. til Londonderry. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newcastle 19./7. til Belfast. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Aarhus 18./7. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Manchester 18./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 22./7. til Dunkerque. — Pawel Andrejoff, Taaubek, ank. Petersborg 21./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Halifax 10./7. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Ghent 28./7. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 23./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Söderhamn 23./7. — Newa, Dahl, afg. Petersborg 23./7. til Rotterdam.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Riga 26./7. til Calais. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Antwerpen 27./7. til Tyne Dock. — Nautik, N. Nielsen, afg. Eshjerg 27./7. til Guernsey. — Nordsoeu, Schou, afg. Hull 27./7. til Middelfart. — Elleu, Hansen,

ank. Barry 25./7. — Fylla, Lauritzen, ank. Tyne 24./7. — Cito, Jepsen, afg. Stolpemünde 24./7. til Båtskärsnäs. — Bodil, Uldall, passeret Helsingør 25./7. for Abo. — Dagmar, Mathiasen, ank. Huelva 24./7. — Nerma, Schiff, ank. Kolberg 25./7. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Belfast 24./7. — Laura, Petersen, ank. Hamburg 27./7. — Inger, Larsen, afg. Petersborg 25./7. til Kristiania. — Johanne, Thøgersen, ank. Antwerpen 24./7.

Vulcan. Vulean, Nielsen, afg. Sunderland 27./7. til Riga. — London, Bom, ank. Tyne 20./7. — Paris, Tholander, ank. Kjøbenhavn 25./7. — Bryssel, Kaas, afg. Libau 27./7. til Boness.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Stockholm 22./7. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Riga 26./7. til Dordrecht. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 22./7. til Bremen.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Kjøbenhavn 29./7. til Libau. — Brattingsborg, Suenson, afg. Petersborg 25./7. til Rouen. — Flynderborg, Andersen, ank. West Hartlepool 26./7. — Fredensborg, Fiseher, ank. Petersborg 26./7. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Petersborg 27./7. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Petersborg 24./7. til Terneuzen. — Kronborg, Jensen, afg. Barry 22./7. til Genoa. — Rosenborg, Schultz, afg. Wiborg 23./7. til Hull. — Skanderborg, Jensen, afg. Benisaf 24./7. til Herrewieck. — Stegelborg, Lund, ank. Spezzia 22./7. — Stjerneborg, Lund, afg. Hull 27./7. til Kronstadt. — Søborg, Hansen, ank. Torneå 22./7. — Uranienborg, Schmidt, ank. Huelva 19./7.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Libau 27./7. til Tyne. — Klampenborg, Winther, ank. Terneuzen 26./7. — Marselisborg, Larsen, afg. Kjøbenhavn 28./7. til Hankipudas. — Silkeborg, Petersen, ank. Petersborg 25./7. — Skodsborg, Agerlin, afg. Stax 25./7. til Nantes. — Tuborg, Schmidt, ank. Kronstadt 22./7. — Ulfborg, Jørgensen, afg. Tyne 26./7. til Memel. — Vordingborg, Palsho, ank. Windau 24./7.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Torneå 23./7. til La Rochelle. — Dansborg, Sørensen, ank. Calais 27./7. — Jagersborg, Larsen, ank. Sunderland 26./7. — Kallundborg, Nielsen, ank. Repola 21./7. — Taaruborg, Matzen, afg. Windau 27./7. til Repola.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 26./7.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Pomaron 16./7. til Petersborg.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Kronstadt 26./7.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Ghent 26./7. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Petersborg 27./7. til Rouen.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Petersborg 25./7. til Ghent.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, afg. Humberg 23./7. til Ghent.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Shanghai 26./7. til Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, ank. Norre Sundby 19./7. — Cathay, Kruse, afg. Suez 23./7. til Singapore. — Indien, Berg, pass. Singapore 26./7. til Hongkong. — Bandon, Thomsen, ank. Penang 26./7. — Chumpon, Hansen-Rann, afg. Antwerpen 21./7. til Port Said. — Pagan, Knudsen, afg. Sabang 21./7. til Port Said. — Bintang, Gabe, pass. Gibraltar 24./7. til St. Nazaire. — Samoi, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Cambodia, Christensen, ank. Göteborg 26./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 15./7. til London. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 16./7. til Demerara. — St. Croix, ank. Kjøbenhavn 15./7.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 27./7. — Helene, Sørensen, ank. Riga 24./7. — Agnete, Petersen, ank. Blyth 23./7. — Hermia, Hansen, ank. Ghent 21./7. — Alice, Schultz, afg. Kalundborg 26./7.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Rotterdam 17./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Blyth 22./7. — Urania, Clausen, afg. Windau 22./7. — Nordland, Møller, afg. Trångsund 23./7. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Cardiff 17./7. — England, Andersen, ank. Kjøge 26./7. — Holland, Poulsen, afg. Windau 22./7. — Rusland, Madsen, ank. Hull 26./7. — Lady Furness, Clausen, afg. Howden Doek 23./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Rotterdam 24./7. — Europa, Hansen, pass. Reden 27./7. for Swinemünde. — Frankrig, Friis, afg. Windau 26./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Amsterdam 27./7. — Belgien, Nielsen, ank. Ulcborg 24./7. — Dronning Olga, Petersen, ank. Archangel 22./7.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Abo 25./7. — Helga, Vanben-Hansen, afg. Riga 26./7. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 24./7. — Elna, Ratje, ank. Archangel 28./7. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 28./7. — Simone, Møller, ank. Oxen 25./7. — Jeanne, Løfler, afg. Hudiksvall 28./7. — Vera, Riso, ank. Honfleur 21./7. — Daisy, Lagesen, afg. Sunderland 24./7.

Svendens & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. Petersborg 27./7. — G. Koch, Jørgensen, pass. Kjøbenhavn 28./7. nordg. — Hans Tavsén, Klaaborg, afg. Cardiff 24./7. — H. C.

(Fortsættes Side 455.)

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.

1681. Vrag afmærket. Gjørrild-Klint N. Fornæs. Kattgat. En Galease er sunket i 7,5 m Vand, c. 4 Sm N. t. Ø. fra Gjørrild-Klint. Topperne er over Vandet.

En Vrag-Lystønde, der viser graat Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek. Mørke 10 Sek., er udlagt c. 100 m N. for Vraget. 56° 33' N. Br. 10° 54' Ø. Lgd.

1682. Skydevælsler. Tisvilde, Sjælland N. Kattgat. I Anledning af Skydevælsler er følgende Foranstaltninger truffet:

En Flagstang er rejst 820 m Ø. for Liseleje, 690 m fra Kysten, og en anden i Tisvilde-Hegn V.-Ende, 690 m fra Kysten. Paa de Dage, Skydningen foretages, hejses rødt Flag med hvid Spuns paa Flagstængerne 1 Time for Skydningens Begyndelse, de nedhales ved Skydningens Ophør.

Tre Tønder med rødt Flag med hvid Spuns er udlagt i Førvandet ud for Skydepladsen i c. 3,000 m Afstand fra Land og med en indlyrdes Afstand af c. 1,200 m.

Naar Flagene er hejst, er det forbudt at færdes mellem Tønderne og Land. Der skydes paa følgende Dage: Den 19de, 20de, 26de og 27de August og 4de og 6te September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Em., og den 23de, 24de, 28de og 30te August, og 1ste, 2den, 7de, 8de, 10de og 11te September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em.

1683. Tid- og Vindsignaler midlertidig indstillet. Helsingør. Sundet. De daglige Tid- og Vindsignaler ved Helsingør gives ikke i c. 2 Uger fra den 4de August 1909.

1684. Lystønde inddraget. Stubben N. Sundet. Vrag-Lystønden, som var udlagt ved den N. for Stubben sunkne Galease, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1630. Kjøbenhavn 1909).

1685. Sømærke udlægges. Avedøre S. Kjøge-Bugt. Sundet. En sort, spids Vager med sort Flag udlægges om kort Tid 3,700 m S. for Avedøre. Vageren ligger ude indtil c. den 12te Oktober 1909.

1686. Fyrskibet »Gjedsen-Havn« atter udlagt. Østersøen. Fyrskibet »Gjedsen-Havn« er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1515. Kjøbenhavn 1909).

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, snarlønge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til *Dansk Søfartstidendes Kontor*. Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

I Wangeroog, Farvand:

Spiritønde D i 11, m Vand.	53° 48' 43" N. Br.	7° 57' 40" Ø. Lgd.
E i 8, "	53° 48' 41" "	7° 59' 19" "
F i 9, "	53° 48' 40" "	8° 0' 57" "
G i 10, "	53° 48' 27" "	8° 2' 16" "
H i 16, "	53° 47' 28" "	8° 4' 15" "

Den røde Stumpønde Minsener Old Oog i 10, m Vand til 54° 47' 11" N. Br. 8° 1' 49" Ø. Lgd.

I Inner Jade er der rød Spiritønde B ved Voslapp Plate flyttet og ligger i 7 m Vand. 53° 36' 54" N. Br. 8° 7' 23" Ø. Lgd.

1703. Grund tiltaget. Huibertplaat. Ems. Holland. Da Huibertplaat er tiltaget NV. efter, skal man holde klos til Lystønderne »Hubertgat« og »Westerens«.

1704. Tønder udlagt. Malzwin og Balg. Zunderzee. I den Ø.-lige Del af Malzwin og Balg er udlagt Tønder, som er Skibslarten uvedkommende.

1705. Fyr forandret. Undervands Taagesignal. Fyrskibet »Schouwvenbank«, I Fyrskibet »Schouwvenbank« er Fyret nu forandret og Undervands Taagesignalet i Virksomhed. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 996. Kjøbenhavn 1909).

1706. Forandring af Fyr. Hornsche Hoofden. Haringvliet. Den 31te Juli 1909 forandres Hornsche Hoofden Fyr til at vise hvidt Lys fra N. 61½° V. gennem V. til S. 75½° V., rødt Lys derfra til S. 57½° V., og hvidt Lys derfra gennem S. til S. 71½° Ø. 51° 48' N. Br. 4° 11' Ø. Lgd.

1707. Forandring i Afmærkning. Everingen. Wester Scheelde. I Everingen er Spidsønde C flyttet til 51° 22' 24" N. Br. 3° 48' 20" Ø. Lgd. og Spidsønde D til 51° 21' 35" N. Br. 3° 48' 27" Ø. Lgd. En grøn Spidsønde er udlagt ved en Steingrund med 1,2 m Vand, V. for Breskens. 51° 24' 38" N. Br. 3° 32' 16" Ø. Lgd.

1708. Dybdeundersøelse. Harwich. England. I Harwich Harbour foretages Undersøelse af Dybden. Fartøjet viser rødt Flag eller tre hvide Lanterner lodret for hinanden og ringer i Taage med Klokke. Tønder er udlagt. Man skal holde mindst ¾ Kbl fri af Fartøjet og de udlagte Mærketønder, og passere Fartøjet saa langt som muligt.

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1709. Fortøjtønde midlertidig inddraget. Dover. England. I Admiralty Harbour er Fortøjtønde Nr. 1, som laa 250 m N. 55° Ø. fra Fyret paa Prince of Wales Pier, midlertidig inddraget paa Grund af Uddybningsarbejder.

1710. Advarsel. Fortland. Naar der ved Fortland Harbour afholdes Nat-Skydevælsler, og Havnen derfor er spærret, er Havnefyrene slukket, og tre røde Fyr, lodret for hinanden, vises paa S.-Enden af NØ.-Bojgebryderen, tæt ved Blink-fyrets Plads.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1711. Grund fundet. Marokko. I Mogador Havn er paa den af Handelsdamperne mest benyttede Ankerplads fundet en lille Klippe med kun 4, m Vand. Den ligger 72 m S. for Tønden, som afmærker Vraget af »Vérité«.

1712. Tønders Beliggenhed. Eastern Bay. Great Wass Island. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Eastern Bay ligger Tønderne saaledes: Mistake Spiritønde Nr. 1 i 9, m Vand, fra Crown Point venstre Kant i S. 23½° V., og fra Steels Harbor Island højre Kant i N. 61½° V. Calif Island Spiritønde Nr. 3 i 9, m Vand, fra Minx Island venstre Kant i N. 75½° Ø., og fra Little Hardwood Island venstre Kant i S. 19° Ø. Sheep Island Fairway lodret stribeede Spiritønde i 7,2 m Vand, fra Gilchrist Rock Banke i S. 88½° V., og fra Moosabee Reach Fyr i S. 21°

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

- 1687. Grund fundet. Angermantliven, Sverig.** En 7, m Grund er fundet V. for Hornholmen Fyr. 62° 48' 50" N. Br. 17° 54' 30" Ø. Lgd.
- 1688. Dybde i Løb. Sandöund. Angermantliven.** I Sandöund er Dybden ved Lavvande 4,7 m.
- 1689. Fyrskibet »Storkallegrund« forladt Station. Botniske Bugt. Finland.** Fyrskibet »Storkallegrund« har midlertidig forladt Station.
- 1690. Grund afmærket. Arensburg. Riga Bugt. Rusland.** Tæt ved Ramsmær Ledefyrflinje er fundet en 3, m Grund. Midt paa Grunden er udsat en Hvid og rød Stage med rodt Kors. 58° 10' 12" N. Br. 22° 34' 13" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).
- 1691. Ledefyr tændt. Heinasch. Riga Bugt.** Paa hver af Heinasch Ledebanker er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 og 16 m. 57° 51' N. Br. 24° 21' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).
- 1692. Fyr, Taagsignaler og Afmærkning. Sassnitz. Rügen. Tyskland.** Ved Sassnitz Haven brænder nu, foreløbig til Forsøg, følgende Fyr:
Paa Ø.-Molen, 230 m NØ. for Hovedet af Molens Forlængelse, et Fyr med En-Formørkelses Iver 5 a 6 Sek. Det viser rodt Lys fra N. 46° Ø. til N. 69° Ø., 1øvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 12,5 m. Synsviddelen: 12 og 9 Sm. 54° 30' 40" N. Br. 13° 38' 44" Ø. Lgd.
- Paa Hovedet af Ø.-Molens Forlængelse tre grønne, faste Fyr lodret for hinanden.
- Paa Hovedet af den ny V.-Mole et rodt, fast Fyr, der lyser fra N. 40° V., gennem N. Ø. og S. til S. 80° V. Flammens Højde: 8 m. Desuden brænder paa Molehovedet en rød Lanterne. Flammens Højde: 8 m. 54° 30' 36" N. Br. 13° 38' 28" Ø. Lgd.
- 260 m N. for Fyret paa V.-Molen et rodt Fyr med To-Formørkelses, der lyser fra S. 48° Ø. gennem S. til S. 26° V. Flammens Højde: 16 m. 54° 30' 45" N. Br. 13° 38' 27" Ø. Lgd.
- Holdt overet med Fyret paa V.-Molen leder det til Havnen gennem den gravede Rende, men det høje Fyr brænder kun for Dampfærgerne. For disse brænder desuden forskellige Fyr ved Færgelejerne.
- Taagsignaler gives paa Ø.-Molens Hoved med en Taagetrompet, der hver 10 Sek. giver Et-Stød af 2½ Sek. Varighed. Paa V.-Molens Hoved gives Taagsignaler for Dampfærgerne med Klokke, hvorpaa hyppigt slaas to Slag, det første med høj, det andet med dyb Tone. Desuden gives ved Dampfærgelejerne forskellige Taagsignaler for Dampfærgerne.
- Lys- og Klokketønde, der viste grønt Lys, ved Ø.-Molens Hoved, er inddraget. En rød Klokketønde er udlært ved den gravede Rendes S.-Ende. 54° 30' 6" N. Br. 13° 38' 24" Ø. Lgd. Den skal omlyttes med en sort Klokketønde, der skal holdes om Bagbord for Indgaende. Desuden udlægges to sorte Spidsstønder ved Renden.
- En sort Stumpstønde udlægges e. 80 m SØ. for Midtmolen i Havnen til Forhaling af Dampfærgerne. (Kort Nr. 160).
- 1693. Fyrskibet »Fehmarnhølt« udlægges atter.** I Slutningen af Juli 1909 udlægges Fyrskibet »Fehmarnhølt« atter og Reserverfyrskibet inddrages. Signalerne er uforandret og Undervands Klokkesignalet er nu i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1924. Kjøbenhavn 1909).
- 1694. Vragets Beliggenhed. Kieler Bugt.** Det i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1587 omhandlede Vrag ligger 5 Sm N. for Fløjelønden »Flügersand W.«. Tønden ved Vraget ligger paa 54° 31' N. Br. 10° 45' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1587. Kjøbenhavn 1909).
- 1695. Forandring i Afmærkning. Kieler Fjord.** Midt i August 1909 forandres Afmærkningen mellem Lahü og Friedriehsort saaledes: Lys- og Klokketønden Kiel 5 flyttes til 54° 24' 49" N. Br. 10° 13' 5" Ø. Lgd. Den sorte Spids-

tønde Kiel 6 inddrages. En Lystønde, der viser rodt Lys med To-Formørkelses hver 8 Sek., udlægges paa 54° 23' 54" N. Br. 10° 12' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 125). Telegraf-Tønden ved Jægersberg flyttes til 54° 23' 53" N. Br. 10° 12' 36" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

- 1686. Fyr forandret. Bränkästråten. Göteborg SV-lige Farvandet. Bohus Sverig.** Bränkästråten Fyr viser nu hurtigblinkende Lys. Lysset er grønt fra S. 55° V. til S. 75° V., hvidt fra S. 75° V. til S. 86° V., rodt fra S. 86° V. gennem V. til N. 80° V., hvidt fra N. 80° V. gennem N. og Ø. til Land. Lysvænen: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rodt og 3 Sm for grønt Lys. (Kort Nr. 186). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 299. Kjøbenhavn 1909).
- 1687. Fyr forandret. Stora Oset. Bohus.** Stora Oset Fiskerfyr er nu forandret og viser hurtigblinkende Lys. Lysset er grønt fra S. 8° V. til S. 31° V., hvidt fra S. 31° V. til S. 47° V., rodt fra S. 47° V. til S. 59° V., grønt fra S. 59° V. til S. 85° V., hvidt fra S. 85° V. gennem V. til N. 63° V., rodt fra N. 63° V. til N. 49° V. (Kort Nr. 186 og 211). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1527. Kjøbenhavn 1909).
- 1688. Grunde fundet. Lilla Kalsund.** En 5 m Grund er fundet i Lilla Kalsund, paa 57° 42' 41" N. Br. 11° 41' 17" Ø. Lgd., og en 4,2 m Grund i Linien Hällsö og Stafu Fyr overet, paa 57° 42' 35" N. Br. 11° 41' 22" Ø. Lgd.

III. Nordøen, Northavet og Hvide Hav.

- 1689. Fyr og Fyrlamper. Norge.** Kalvøholmen Fyrlampe viser nu Lys med Formørkelses. Lysset er hvidt fra S. 64° Ø. fri S. om Hornøflin, til S. 57° Ø. fri N. om Hornøflin, rodt derfra gennem S. og V. til N. 82° V., fri N. om Skaten, hvidt derfra til N. 72° V., fri S. om Mjølholmen. Flammens Højde: 6,5 m.
- Risøen Fyrlampe, Skatestrømmen, viser nu Lys med Gruppelformørkelses. Lysset er hvidt fra S. 75° Ø. fri S. om Mjølholmen, til S. 72° Ø. fri N. om Skaten, rodt derfra til S. 56° Ø. Ankerpladsen V. for Klubben, hvidt derfra gennem S. og V. til N. 20° V., fri V. om Vennetsviklosholmen og Ø. om Gangsø, rodt derfra til N. 12° V.
- Krankeens Fyr. Den røde Vinkel fra S. 45° V. fri inden om Taarnet og fri uden om Faldet ved Vetrangerne, gennem V. til N. 71° V., fri N. om Nøreskalle, er omlyttet med en hurtigblinkende, hvid Vinkel.
- Hoknes, Julsund, Rømsdal, Fyrlampe viser Lys med Formørkelses. Flammens Højde: 5 m. Lysset er hvidt fra N. 11° Ø. fri Ø. om Steinsø, til N. 31° Ø. fri V. om Korsborøholmen, grønt derfra til N. 66° Ø. fri S. om Havnesøet, rodt derfra til N. 77° Ø. fri S. om Nestflin, hvidt derfra til N. 79° Ø. fri N. om Haaskejevne, grønt derfra gennem Ø. til S. 1° Ø. fri V. om Harbrakken og Julholmen, hvidt derfra gennem S. til S. 7° V. fri Ø. om Kna, rodt derfra til S. 17° V. fri Ø. om Akerholmen. Brændelin: 20de Juli—15de Maj. 62° 49' 25" N. Br. 6° 58' 10" Ø. Lgd.
- Andre Havn Fyrlampe er nu anbragt i et lille Fyrhus. Lysset er hvidt fra S. 43° Ø. til S. 27° Ø. fri Ø. om Steinsøet, grønt derfra gennem S. og V. til N. 63° V. fri N. om Skjæringsflin, hvidt derfra til N. 51° V. fri S. om Oddene, rodt derfra til N. 36° V., Ø.-Kant af Budsundet. (Kort Nr. 179).
- 1700. Dybde aflaget. Altenbruch Reel. Elben. Tyskland.** S. for Medem Sand er Dybden mellem Tønderne 16, 17 og 18 ulæget. Den mindste Dybde er 9, m paa 53° 50' N. Br. 8° 48' Ø. Lgd.
- 1701. Løb forandret. Oset. Elben.** I Oset Munding er Grunden paa Ø.-Siden tilfæget. Ledefyrflinjen gaar ovenfor Tønde 13 over Grunden.
- 1702. Forandring i Afmærkning. Jæde.** I Aussen Jæde har Farvandet forandret sig, hvorfor følgende Tønder er flyttet saaledes:

- Ø. Nats Rock Spiritonde Nr. 5 i 3,3 m Vand, fra Moose Rock Baake i N. 83 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Emms Rock Baake i S. 19 $\frac{1}{2}$ ° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1481. Kjøbenhavn 1909).
- 1713. Klokketønde flyttet. Northeast Ledge, Camden Harbor, West Penobscot Bay, Maine.** Northeast Ledges Klokketønde Nr. 1, mærket N.L., er flyttet $\frac{1}{4}$ Sm N. 47 $\frac{1}{4}$ ° Ø. hen. 44° 12' 30" N. Br. 69° 2' 30" V. Lgd.
- 1714. Fyr forandret. Fyrskibet »Nantucket Shoals«, Massachusetts.** Fyret paa Fyrskibet »Nantucket Shoals« er nu forandret. Det viser et hvidt Fyr med fem Formorkøler hver 15 Sek., Lys 12 Sek., Mørke 3 Sek. 40° 37' 5" N. Br. 69° 36' 33" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 421. Kjøbenhavn 1909).
- 1715. Vrag borttaget. Pollock Rip Slue, Nantucket Sound, Massachusetts.** Vraget af Dampskibet »Horatio Hall«, som var sunket i Pollock Rip Slue, er borttaget og afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 801. Kjøbenhavn 1909).
- 1716. Tønde udlagt. Mendells Rock, Sippican Harbor, Buzzards Bay, Massachusetts.** En sort Spiritonde 1 A er i 3,3 m Vand udlagt tæt Ø. for Mendells Rock, fra Bird Island Fyr i N. 73 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Ram Island venstre kant i S. 19° Ø.
- 1717. Grund borttaget. Tønde inddraget. Brenton Cove, Newport Harbor, Narragansett Bay, Rhode Island.** Brenton Cove Rock, hvorpaa der var 2,7 m Vand, er borttaget, og den røde Spiritonde Nr. 2, som afmærkede den, permanent inddraget.
- 1718. Fyrskibet »Cornfield Point« midlertidig ombyttet. Connecticut, Fyrskibet »Cornfield Point« Nr. 48 er midlertidig ombyttet med Reservelyskib Nr. 51. Tyr og Taagesignal er uforandret.**
- 1719. Fyrskibet »Fire Island« atter udlagt. New York, Fyrskibet »Fire Island« Nr. 68 er atter udlagt paa Station og Reservelyskib Nr. 51 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 957. Kjøbenhavn 1909).**
- 1720. Taagsignal forandret. West Bank, New York Lower Bay, New York.** Taagsignalet ved West Bank Fyr gives nu med en Daboll Trompet, som giver Stød af 3 Sek. Varighed med Pauser skiftevis 2 Sek. og 12 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1413. Kjøbenhavn 1909).
- 1721. Tønde atter udlagt. Robbins Reef, New York Upper Bay.** Lys-tønden er atter udlagt til Forsøg i 7,3 m Vand, tæt V. for Robbins Reef Klokketønde Nr. 13 $\frac{1}{2}$ °, 40° 39' 15" N. Br. 74° 3' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1610. Kjøbenhavn 1909).
- 1722. Lystønde udlagt. Rockaway Point, Rockaway Inlet, New York.** En rød Lystønde Nr. 2 er i 6,7 m Vand udlagt ud for Rockaway Point, Long Island S.-Kyst, fra Barren Island Ø-lige Været i S. 56 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Coney Island Ø-lige Bølværk i S. 16 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Tønden flyttes efter Lobets Forandring.
- 1723. Hindring for Sejladsen. Kill van Kull, New Jersey.** En Lading Jern er sunket paa Ø-Siden af Kill van Kull, mellem Shooters Island og Corner Stake Fyr, som ligger paa 40° 38' 46" N. Br. 74° 10' 6" V. Lgd. Der er 3,3 m Vand over Ladingen.
- 1724. Forestaaende Flytning af Fyrskibet »Fenwick Island Shoal«, Delaware.** Omtrent den 1ste September 1909 flyttes Fyrskibet »Fenwick Island Shoal« $\frac{3}{4}$ Sm N. 77 $\frac{1}{2}$ ° Ø. hen i 27 m Vand, fra Fenwick Island Fyr i N. 88 $\frac{1}{2}$ ° Ø., 13 Sm fra Indian River Inlet Redning-Station i S. 54 $\frac{1}{2}$ ° Ø., 16 $\frac{1}{2}$ Sm, og fra Cape Henlopen Fyr i S. 36 $\frac{1}{2}$ ° Ø., 24 Sm. 38° 27' 25" N. Br. 75° 46' 40" V. Lgd.
- 1725. Fyrskibet »Winter Quarter Shoal« midlertidig ombyttet. Virginia.** Reservelyskibet »Winter Quarter Shoal« Nr. 91 er midlertidig ombyttet med Reservelyskib Nr. 2. Fyret er uforandret, men Taagesignal gives med Horn eller Klokke i Stedet for med en 12 Tomme Dampfloite.
- 1726. Forestaaende Flytning af Fyrskibet »Winter Quarter Shoal«, Virginia.** Omtrent den 1ste September 1909 flyttes Fyrskibet »Winter Quarter Shoal« $\frac{7}{8}$ Sm S. 89 $\frac{1}{2}$ ° Ø. hen i 22 m Vand, fra Assateague Fyr i N. 88° Ø., 19 $\frac{1}{2}$ Sm, fra Popes Island Redning-Station i S. 67 $\frac{1}{2}$ ° Ø., 15 $\frac{1}{2}$ Sm, og fra Green Run Inlet Redning-Station i S. 52° Ø., 15 $\frac{1}{2}$ Sm. 37° 55' 25" N. Br. 74° 57' 22" V. Lgd.

1744. Baaker. Indus Delta, Forindien V.-Kyst. En 17 m høj Mast med to Trekanter, vndret for hinanden, Hajamro North Baake, er opført paa 24° 8' 50" N. Br. 67° 19' 46" Ø. Lgd. Man maa ikke stole paa denne Baake. Mull Baake, 16 m høj Mast med et V paa Toppen, staar 3 $\frac{1}{2}$ Sm SØ. for den i Kortet angivne Plads. 23° 51' 6" N. Br. 67° 43' 42" Ø. Lgd. Khobur Baake, 15 m høj Mast med et Kryds paa Toppen, staar 1 $\frac{1}{2}$ Sm N. for den i Kortet angivne Plads. 24° 0' 16" N. Br. 67° 26' 46" Ø. Lgd. Hajamro Baake, 17 m høj Mast med Trekant paa Toppen, staar $\frac{1}{2}$ Sm NV. for den i Kortet angivne Plads. 24° 3' 40" N. Br. 67° 22' 14" Ø. Lgd. Man maa ikke navigere efter Baakerne.

1745. Tønde udlagt. Bhaanagar, Gulf of Cambay, Forindien V.-Kyst. En rød Tønde er udlagt ved SØ-Enden af Channel Bank, 7; Sm N. 10° V. fra Piram Island Fyr. 21° 43' N. Br. 72° 20' Ø. Lgd. Dybderne i Adgangen til Bhaanagar har forandret sig betydeligt fra de i Kortet angivne.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1746. Rev fundet. Nias Ø.-Kyst, Sumatra V.-Kyst. Et Rev er set Ø. for Nias paa 0° 42' N. Br. 97° 59' Ø. Lgd.

1747. Tønde inddraget. Straat Raja, Sumatra V.-Kyst. Den S-lige hvide Spidstønde i Straat Raja er permanent inddraget. 4° 52' N. Br. 95° 23' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1748. Karantænebestemmelser. Danmark. — Justitsministeriet har den 23de Juli 1909 udstedt følgende Bekendtgørelse:

Riga er erklæret for kolerasmittel.

Som Folge heraf træder Bestemmelserne i §§ 18—21 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 i Virksomhed overfor det nævnte Sted.

I Henhold til nævnte Bekendtgørelses § 24 forbydes endvidere Indførsel fra nævnte Sted af:

- enhver Art af Klude og
- brugte Klædningsstykker og Sengetoj, for saa vidt de ikke henhører til Passagerers Rejsegods eller er bestemt til Skibsmandskabets personlige Brug eller indføres som Flyttegods, dog at snavsede Klædningsstykker og Sengetoj altid skal desinficeres, naar Tilsynet skønner det forment.

A. Bestemmelserne i §§ 18—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er herefter i Virksomhed overfor følgende Steder:

- Havnene ved det Røde Hav,
- Havnene i Ægypten,
- Havnene i Tonkin og Coehinchina samt i Ostindien, derunder de nederlandske ostindiske Kolonier,
- St. Petersborg, Kronstadt,
- Archangel og
- Riga.

B. Bestemmelserne i §§ 26—35 og 38 om Pest i ovennævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er ikke i Virksomhed.

C. De ved den i Medfør af § 23, ifr. § 15 i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 udstedte Bekendtgørelse af 25de Juni d. A. §§ 1—6 over for enhver, der ankommer søværts hertil Landet direkte fra St. Petersborg og Kronstadt træffe Forholdsregler med Hensyn til Lægeeftersyn m. m., sættes ogsaa i Kraft overfor Personer, der ankommer søværts hertil Landet direkte fra Riga, saaledes at disse underkastes Lægeeftersyn efter Ankomsten hertil indtil 5te Dagen efter deres Afrejse fra Riga.

1727. Forestaende Flytning af Fyrskibet »Cape Charles». Chesapeake Bay. Omtrent den 1ste September 1909 flyttes Fyrskibet »Cape Charles» c. 8 Sm S. 77° 0', hen i 23 m Vand, i Linten Cape Charles gamle og ny Fyrtaarn overet, 16', Sm fra det ny Fyrtaarn fra Cape Henry Fyr i N. 69½° 0' 0", 22½ Sm, og fra Hog Island Fyr i S. 18° 0', 21½ Sm. 37° 3' 23" N. Br. 75° 33' 50" V. Lgd.

1728. Lystønde udlagt. Chesapeake Bay. Virginia. En rød, spids Lystønde C B 2, som viser hvidt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Morke 10 Sek., er i 16 m Vand udlagt i Indløbet til Chesapeake Bay, fra Cape Henry Fyr i S. 65¼° 0' 0", 8¼ Sm, og fra Cape Charles Fyr i S. 10½° 0' 0", 36° 52' N. Br. 75° 51' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1643. Kjøbenhavn 1908).

1729. Fyr tændt. Fort Hunt. Potomac River. Virginia. Ved Fort Hunt er følgende Fyr tændt:

Fort Hunt Channel hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 4 m. Det vises fra en sort Due d'Albe, som staar ved Indløbet til Løbet til Fort Hunt ny Værft, fra Kanten af River View Dok i S. 38° V., og fra Fort Washington Fyr i N. 82° V.

Fort Hunt Wharf rode, faste Fyr paa Yderenden af Fort Hunt ny Værft, fra Fort Washington Fyr i N. 74° V., og fra Yderenden af Fort Hunt Old Long Værft i N. 15° 0'.

1730. Grund og Baake borttaget. Upper Oyster Rock. Savannah River. Georgia. Upper Oyster Rock Grund er borttaget, og Baaken paa den permanent borttaget. 32° 2' 10" N. Br. 80° 54' 0" V. Lgd.

1731. Tønde udlagt. Doboy Sound. Georgia. En Spidstønde er i 3, m Vand udlagt paa V.-Enden af North Breaker, Doboy Sound Indløb, fra Wolf Island vestre Kant i N. 52° 0', fra Wolf Island NØ.-Punt i S. 80° 0', og fra Sapelo Fyr i S. 53° 0'.

1732. Tønde udlagt. St. Augustine Barre. Florida. En Spidstønde er udlagt ud for St. Augustine Barre paa det Sted, hvor den skal passeres.

1733. Strøm. Florida Reefs. Florida. Næsten alle de naturlige Aabninger mellem Florida Keys, gennem hvilke Tidevandet hidtil har kunnet passere ind i Florida Bay, er fornylig lukket af Opfyldninger til »Florida East Coast» Jernbane. Aabningerne mellem Windley og Upper Matecombe og mellem Upper Matecombe og Lower Matecombe Keys er næsten lukket, og Aabningen mellem Lower Matecombe og Long Keys er helt lukket. V. for Long Key og i en Afstand af 2 Sm til Couch Key er der en Vindukt med 180 Buær, og Alt er lukket derfra til Knights Key.

Vindakten med sine Buær er staaedes den eneste store Aabning ind i Florida Bay mellem Forey Rocks og Sombrero Key, og da den indgaaende Strømning i Nærheden nedvænderigvis maa være stærk, skal Skibe gaa rigeligt uden om dette Sted, som ligger tæt V. for Tennessee Reef.

Det V.-lige Idrande gaar gennem Hawk Channel, inden for Linien af Reveue, og findes sjældent uden for Reveue, undtagen V. for Sombrero Fyr, herfra til Løggerhead Key føles det i Almindelighed.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaimiske-Hav.

1734. Tønder inddraget. Hillsboro Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Hillsboro Bay er følgende Tønder, som almærkede den grævede Rende, inddraget: Hillsboro Bay Spidstønder Nr. 2 og 4, og Hillsboro Bay Stumpstønder Nr. 7, 9, 11 og 13.

1735. Foredring i Belysning. Apalachicola Bay. Florida. Følgende Ledefyr til Apalachicola Bay gennem West Pass er tændt:

West Pass Cut Ledefyr. Forlyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6, m. Det vises fra en rød Due d'Albe, som staar i 3, m Vand i Forlængelsen af Midten af den over Barren grævede Rende, fra St. Vincent Point høje Kant i S. 71° 0' V., 2¼ Sm, og fra Cape St. George Fyr i N. 30½° V., 3¼ Sm. 29° 38' 11"

N. Br. 85° 4' 39" V. Lgd. Baglyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10, m. Det vises fra en hvid Due d'Albe, som staar i 3 m Vand, c. ¼ Sm N. 67½° 0' fra Forlyret. 29° 38' 23" N. Br. 85° 4' 9" V. Lgd.

Sand Island Cut Ledefyr. Forlyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6, m. Det vises fra en rød Due d'Albe, som staar i 3, m Vand i den SØ-lige Forlængelse af Midten af den grævede Rende i Apalachicola Bay V.-lige Del, fra Outer Fyr i S. 38° V., 6½ Sm, og fra Cape St. George Fyr i N. 15¼° 0' 0", 1¼ Sm. 29° 36' 32" N. Br. 85° 3' 5" V. Lgd. Baglyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10, m. Det vises fra en hvid Due d'Albe, som staar i 1, m Vand, c. ¼ Sm S. 49½° 0' fra Forlyret. 29° 36' 14" N. Br. 85° 2' 49" V. Lgd.

West Pass Bar Ledefyr, paa St. Vincent Island SØ.-Punt, er slukket.

1736. Tønder Belysning. Sunken Breakwater. Horn Island Pass. Mississippi. Sunken Breakwater Tønde Nr. 7, i Horn Island Pass, ligger nu fra Pascagoula River Entrance Fyr A i S. 18° V., fra Horn Island Fyr i N. 88° V., og fra Round Island Fyr i S. 34° 0'

1737. Klipper. Fajardo Harbor. Porto Rico Ø.-Kyst. To Klipper med 2, m Vand, omgivet af en Grund med 3, m Vand, c. 20 m i Udsprekning, ligger i Fajardo Harbor, fra Cape San Juan Fyr i S. 5¼° V., og fra Punta de la Bateria høje Kant i N. 85½° 0' 0'. Fra 3, m tillæger Dybden jævnt til 7, m.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1738. Tønder Plads. Meio Bank. San Marcos Bay. Brasilien. Den rød og hvid vandret stribede Spidstønde i Løbet V. om Meio Bank ligger i 5, m Vand ved SV.-Enden af Meio Bank. 2° 21' S. Br. 44° 13' 25" V. Lgd.

1739. Fyr midlertidig slukket. Negra Point. Rio de Janeiro. Negra Point Fyr er midlertidig slukket. 22° 57' 30" S. Br. 42° 40' 0" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav.

1740. Tønder midlertidig udlagt. Porto del Lido. Italien Ø.-Kyst. I Indløbet til Porto del Lido foretages Uddybning, hvorfor seks røde Tønder er udlagt fra 600 m S. 31° V. til 615 m S. 65½° V. fra det grønne Fyr med Formørkelser paa Hovedet af NØ.-Dæmningen.

1741. Afmærkning forandret. Polunchoe (Middaght) Munding. Donan-Sorte Hav. I den grævede Rende, som fører til Polunchoe Munding, er den sorte Lystønde, der vises hvidt, fast Lys, paa V.-Siden af det N.-lige Indløb, inddraget. Den røde Lys- og Klokketønde paa Ø.-Siden af det N.-lige Indløb, der vises rødt, fast Lys, viser nu hvidt Blinklyr. Den kan midlertidig være ombyttet med den forstærkede Lystønde. Ledelyrene for den grævede Rende er forstærket.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1742. Lelebaeker opført. Brawa Ankerplads. Somaliland. Afrika. Ved Brawa Ankerplads er opført to Ledebæker. Forbønnen er en 3 m høj, sort og hvid vandret stribet Pyramide, 5¼ Kbl N. 16° V. fra Flagstangen, som staar paa 1° 6' 30" N. Br. 44° 2' 23" 0' Lgd. Bagbønnen er en firkantet, 10 m høj og 6 m bred, sort og hvid læret Firkant, og staar 7, Kbl N. 58° V. fra Forbønnen. Holdt overet leder de til Ankerpladsen.

1743. Fyrskib ombyttet med Lystønde. Aten. Gulf of Aten. Fyrskibet i Aten Yderhavn er ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Morke 5 Sek. Den ligger 7½ Kbl S. 89° V. fra Flagstangen paa Ras Tarsheln. 12° 46' 2" N. Br. 44° 57' 2" 0' Lgd.

Norge. — Det russiske Guvernement Livland med Biga og Boldona er erklæret for kolerasmittel.

Byen og Guvernementet i St. Petersborg, derunder Kronstadt, samt Archangel i Rusland, og Wiborg Län og Nyland Län i Finland er erklæret for kolerasmittel. Fartøjer med kolerasyge om Bord, bestemt til norske Havne, bør af Lødserne henvises til Karantæneindretningen paa Odderoen ved Kristiansund; i andre Havne udsætter Skibsførerne sig for at maatte beholde de Syge om Bord og imidlertid at blive henliggende i Karantæne.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tilleg.

Korts eller Bogs Nr.

Holland:

N 204 Rettelssblad til Nr. 204. Noordzee. Zeegaten van Brouwershaven en Zieriksee. 1:50,000. Gratis.

N 211 Rettelssblad til Nr. 211. West-Indie. Plannen en ankerplaats op Aruba, Bonaire og en Klein Curacao. Plan Nr. 1. Westkust Aruba van Oranjestad tot Noorderpunt, 1:30,000 en Plan Nr. 2, Westkust Aruba, Paardenaai, 1:10,000. Gratis.

Canada:

N List of Lights and Fog-Signals on the Coasts, Rivers and Lakes of the Dominion of Canada. Corrected to the 1st April, 1909.

Andersen, Rasmussen, ank. Holtenua 24./7. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Narva 23./7. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Petersborg 27./7. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Abo 26./7. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Pillau 26./7.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. Helsingør 23./7. for Dieppe. — Alexy, Lorentzen, afg. Antwerpen 24./7. til Rakkala. — Dagny, Sørensen, pass. Gibraltar 24./7. for Kalundborg. — Mary, Clausen, pass. Helsingør 26./7. for Petersborg.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Riga 22./7. — J. N. Madvig, Hahn, ank. Riga 24./7. — Hamlet, Jørgensen, ank. Blyth 26./7. — Helge, Olsen, ank. Blyth 22./7. — Rolf, Reese, afg. Sunderland 22./7. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Newcastle 23./7.

Æra. Emanuel, Hansen, ank. Boness 26./7.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Hamborg 26./7. — Fulton, Jørgensen, ank. Genua 28./7. — Newton, Andersen, afg. Portovechio 26./7. til Oran. — Washington, Nielsen, ank. Kronstadt 23./7. — Nivington, Svendsen, afg. Riga 28./7.

Fræn. Austa, Bagger, ank. Ghent 19./7. — Freja, Nielsen, ank. Bergen 28./7. — Vera, Thing, ank. Alloo 25./7.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Kronstadt 27./7. — Allan, Nielsen, afg. Helsingør 26./7. til Boness.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætva, Pedersen, ank. Horsens 24./7.

Rønne. Hermod, Grønval, er ank. Kjøbenhavn. — Johannes, Jensen, er ank. Rio Grande de Sul. — Anecathrine, Holm, er ank. Hammerhavnen. — Bølgen, er ank. Flensborg. — Leif, ank. Odeuse 20./7. — Hermann Olsen, ank. Stolpe-münde 23./7. — John Hintze, ank. Stolpe-münde 23./7.

Svendborg. Frejr, Brandt, ank. Charlestown (Cornwall) 22./7. — Confidence, Michaelsen, ank. Frederikshavn 21./7. — Cornwall, Petersen, ank. Charlestown (Cornwall) 21./7. — Maagen, Jensen, ank. Hamburg 22./7. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Grimsby 21./7. — Guldborg, Jørgensen, ank. Grimsby 22./7. — Cathrine, Hansen, ank. Sundsvall 23./7. — Kamilla, Fisker, ank. Stockton 23./7. — Brødrene, Jørgensen, ank. Petersborg

22./7. — Kirstine, Goumisen, ank. Kemi 23./7. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Glasgow 23./7. — Valborg, Rasmussen, ank. Faxø 25./7. — Najaden, Rasmussen, ank. Kronstadt 25./7. — Danmark, Huusfeldt, ank. Drøbak 25./7. — Ragnhild, Andersen, ank. Drøbak 25./7. — Ignatz Breum, Lund, ank. Drøbak 26./7. — Marie, Andersen, ank. Warkworff 25./7. — Sophie, Mikkelsen, ank. Bogense Red 26./7. — Noah, Jørgensen, ank. Kotka 26./7. — Ring Andersen, Hausen, ank. Skien 27./7. — Niels, Larsen, ank. Ørnviken 27./7. — Vera, Jensen, ank. Klagshamn 24./7. — Elise, Andreassen, ank. Wasa 29./7. — Concordia, Henriksen, ank. Umeå 27./7. — Flora, Sørensen, ank. Nystad 28./7.

Æra. Kronen, Hermansen, ank. Frederikshald 25./7. — Kianna, Christensen, ank. Drøbak 26./7. — Dana, Pedersen, afg. Laguna 24./7. til Falmouth f. O. — Laurits, Folmer, ank. Kjøbenhavn 26./7. — Wemyss Castle, Bandholm, er ank. til Stokkeseyri. — Bien, Petersen, ank. Werkebeck 26./7. — Likka, Petersen, ank. Bay de Verde N. F. 24./7. — Johannes, Østermann, ank. Drøbak 25./7. — Fredensborg, Kisby, ank. Gefle 24./7. — Hans, Knudsen, ank. Ramso 24./7. — Veritas, Staugard, afg. Landarkrog 25./7. til Lervik f. O. — Amor, Rasmussen, afg. Wemyss 24./7. til Cappeln. — Rise, Bager, ank. Kiel 23./7. — Eden, Weber, er afg. fra Irvino til Hernosand Distrikt. — Vigiliant, Jacobsen, ank. Spanienbay (N. F.) 27./7. — Mars, Stegmann, ank. Mandal 28./7. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Helsingborg 28./7. — Ami, Christensen, ank. Bergen 27./7. — Svaneu, Mollmann, ank. Hernosand 28./7.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 30. Juli 1909. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Arbejdsstandsningen i Sverig. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer at enhver Art, ogsaa Verditorsikringer, til billige taaste Præmier. Agenturer i de Beste-Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Hørrekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Day, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.

Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale

Amaliegade 30.

Loddemaskiner af forskellige Modeller.

Kompasser komplet.

sidste Model.

Kompasser af eget Fabrikat komplet efter Lord Kelvins Princip.

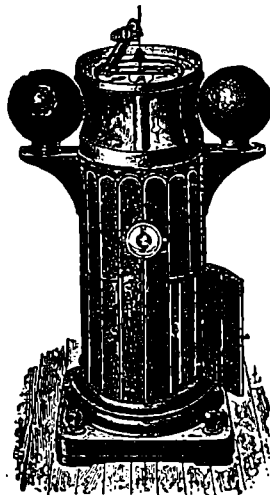
Alm. Kompasser Motorartøjskompasser

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.



Azimut- og Pajl-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.

Kikkertør m. m.

Reparationer udføres.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.: Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283.

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.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørger.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 58.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 3. August 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislister.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommisionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«



Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommisionær.
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.

Remington er Verdens mest benyttede
Skrivemaskine
fordi den er den bedste.

Eneforhandler for Danmark:
L. Kristensen, Vestergade 27, Telf. 6034.

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 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“.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Skibshypothekbanken** tilbyder **Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar**
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

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, Centrifugalpumper, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rhielbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparation af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlakbe, 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af SEJLSKIBE Reparationer.



Forstædernes Brødfabrikker

Prima Rugbrød til Skibsproviantering. Telefon 4922

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING Kjøbenhavn.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

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.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandfæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdiggjavede Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.

Telefon 229.

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.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havnes til Salg

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning Urtekram- & Farvehandel. Havnegade 37, Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Et Skib

paa ca. 1000 Ct. ønskes til Købs af

P. Jørg. Petersen, Baller pr. Koldby, Samsø.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr. Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Formanden: Det eneste Afsnit af Aarsberetningen, som vi endnu ikke har behandlet, og som er henvist til Diskussionen om nærværende Sag paa Dagsordenen, er Meddelelsen om et Undervisningsraad ved Navigationsvæsenet. Jeg skal derom oplyse, at Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 og Københavns Skipperforening anmodede Dansk Sejlskibsrederi-Forening ligesom ogsaa Fællesrepræsentationen om at anbefale et Andragende vedrørende Forelæggelse for Rigsdagen af et Lovforslag om Navigator- og Maskinistuddannelsen væsentlig paa Grundlag af Kommissionsflertallets Vedtagelse om den Ting, der lyder saaledes: »Den øverste Ledelse af Navigationsundervisningen skulde ligesom nu være i Navigationsdirektørens Haand, men vi maa samtidig foreslaa Oprettelsen af et Undervisningsraad under hans Forsæde, hvis Opgave skal være at behandle de Sager vedrørende Undervisningens Art og Omfang, som enten forelægges til Drøftelse, eller som Raadet under Hensyn til Forholdenes Udvikling mener at burde forelægge Ministeriet. Endvidere skal det vælge Censorer og gøre Indstilling til Ministeriet om Ansættelsen af Lærere.»

Da disse Skrivelser kom til mig som Formand for Bestyrelsen, korresponderede jeg med Sekretæren om Sagen og bad, om den maatte vente til September Maaned, da jeg mente til den Tid at komme sammen med en Del Skibsredere ved den Generalforsamling, som Fragt-Forbundet holder i bemeldte Maaned. Da jeg saa, at Fællesrepræsentationen havde anbefalet Sagen — der staar derom i dens Aarsberetning, at Repræsentationen varmt har anbefalet Oprettelsen af et saadant Undervisningsraad for Navigationsundervisningen, og at de af mig nævnte nautiske Foreninger havde gjort det samme — faldt det mig ikke ind, at man fra denne Forenings Side vilde gøre noget andet. Den Skrivelse herom, som afgik til Indenrigsministeriet fra vor Forening med min Underskrift, og for hvilken jeg naturligvis bærer Ansvar, foranledigede jeg offentliggjort i *Dansk Søfartstidende*, hvilket førte til, at der fra Kredsstyrelsen for Ærø kom en Art Indsigelse mod den, fordi den ikke havde været forelagt Bestyrelsen. Jeg gjorde saa Kredsstyrelsen opmærksom paa det, som jeg nu har udtalt, og begrundede min Beslutning dermed, at alle andre nautiske Foreninger, ogsaa Fællesrepræsentationen, havde anbefalet Sagen; saa mente jeg ikke, der kunde være noget forkert i, at vi havde gjort det samme. Jeg skulde imidlertid ikke have taget mig denne lille Strid nær, hvis der ikke samtidig fra Hr. Navigationsskolebestyrer Hansen var blevet rettet en Understrøm mod mig, hvorved jeg blev kendt »mislielig«, som man siger; det er det, jeg paa Dansk har oversat ved »Mistænkeliggørelse«. Jeg fandt det stridende mod al parlamentarisk Gang, at et enkelt Medlem af en Kredsstyrelse saaledes kunde angribe Formanden for en Sag, der nærmest hørte hjemme inden for fire Vægge, inden for Bestyrelsen og Generalforsamlingen. Denne Uoverensstemmelse førte imidlertid til, at vi maatte holde et ekstraordinært Bestyrelsesmøde i København i December Maaned. Der gjorde jeg Rede for min Handling og gjorde mine ærede Kolleger og den ved denne Lejlighed indbudte Formand for Kredsstyrelsen for Ærø bekendt med, at det, jeg havde ladet foretage, var i nøje Overensstemmelse med, hvad de andre nautiske Foreninger havde gjort. Jeg kunde derfor ikke tro, at man i Virkeligheden havde Grund til at rette en Bebrejdelse imod mig. Nu er der jo ikke sket noget forkert, thi Sagen hviler fredelig, og hele dette Spørgsmaal er ikke optaget til Drøftelse, men vil nu blive det under det ny Ministerium. Jeg gentager altsaa, at jeg har ikke kunnet se — og navnlig ikke med Henhold til den Forretningssang, som har været gældende i al den Tid, Foreningen har bestaaet

— at jeg har overskredet i alt Fald i væsentlig Grad den Kompetence, som Formanden har haft i Forbindelse med den Mand, som er Sekretær. Men jeg beklager, at det skulde komme saa vidt, at der, som sagt, ved Hr. Hansens Artikel, som imidlertid ikke blev optaget — hvilket var heldigt for det ellers gode Forhold mellem os — skulde blive taget saa skarpt fat paa mig. Jeg ser ikke, at der var Grund til det. Man vilde kunne sige, at jeg i formel Henseende var gaaet anderledes frem, end jeg burde have gjort, men jeg har udtrykkelig fremhævet, at det var specielle Forhold, som foranledigede det, og den Omstændighed, at mine Familieforhold hindrede mig i at komme til København, bevirkede, at jeg ikke fik Sagen forelagt dér for Rederne. Jeg er overbevist om, at hvis det var kommet til Forhandling ved den Lejlighed, vilde d'Hr. Skibsredere ganske sikkert ikke have haft det allermindste at indvende. Jeg forstaar selvfølgelig, at Hr. Navigationskolebestyrer Hansen, som var Medlem af Mindretallet i Kommissionen, for sit Vedkommende har taget Afstand derfra. Maatte dette af mig nu fremdragne samtidig være et Svar paa Hr. Hansens Henvendelse til mig i Formiddags, da jeg sagde, at det forekom mig, at Hr. Hansen ved sine Bemærkninger lagde for Dagen nogen Mistænkeliggørelse og Betænkeligheder overfor forskellige Forhold. Jeg vil i saa Henseende ogsaa gerne, da Hr. Hansen har Krav paa bestemte Data af mig, sige, at Forhandlingerne i sin Tid i Odense angaaende Oprettelsen af Assuranceforeningen for Søfolk vidnede i høj Grad om, at Hr. Hansen, havde en overordentlig Mistænksomhed ved at gaa med til hele Sagen, fordi vi skulde arbejde sammen med Dampskibsrederne. Det er klart som Dagen, at det, vi den Gang lavede, har været uhyre heldbringende for hele Skibsfarten, ikke mindst den i Ærø Kreds, til hvilken der er gaaet meget betydelige Beløb fra Ulykkesforsikringen. Jeg har det Indtryk, at Hr. Hansen ved sin Opposition mistænkeliggør alt udenfor Ærøkredsen, som ikke er af hans Mening, paa en noget uheldig Maade; jeg har fundet Anledning til at omtale dette ved en enkelt Bemærkning.

Dirigenten: Jeg har ikke villet forhindre Formanden i at fremkomme med disse Bemærkninger af noget personlig Art, fordi jeg mener, at Tiden og Stedet er her til, at Formanden kan redegøre for sin Handling. Jeg vil heller ikke hindre Modpartiet, Hr. Hansen, i at gøre sine Modbemærkninger. Men jeg skal sige, at iøvrigt anser jeg, naar de to Parter har talt, Diskussionen om dette personlige Mellemværende for sluttet; hver retfærdiggør sit Standpunkt, jeg kan ikke tillade nogen almindelig Diskussion om dette personlige Mellemværende.

Navigationslærer **Christensen**, Marstal: Jeg skal straks bemærke, at jeg fuldtud anerkender paa Ærø Kredsstyrelses Vegne den af Formanden anførte Familiegrund, men kan ikke anerkende, at det af Hensyn til Tiden var nødvendigt, at Formanden paa egen Haand indgav dette Andragende om Undervisningsraad. Man kan bevise, at der var Tid nok — det er bevist over for Formanden — til at indsende dette Andragende. Det var derfor uforstaaeligt, at vi ikke har modtaget nogen som helst Meddelelse om den Sag, forinden den forelaa offentligt, særlig da man ikke vidste, hvad et saadant Undervisningsraad skulde bestille; det forelaa der ikke Spor af Oplysninger om. Der var blot indgivet et Andragende med Anbefaling af et Undervisningsraad i Henhold til Kommissionens Flertalsbetænkning, som Formanden før oplæste noget af. Her staar i denne Betænkning: »Vi formene, at Medlemmerne af dette Undervisningsraad bedst vælges af Indenrigsministeriet for et Tidsrum af 3 Aar efter Indstil-

ling af Handelsflaadens Repræsentanter. Antallet kunde passende sættes til 4, af hvilke 2 vælges blandt Rederne og Assurandørerne og 2 blandt Mænd, som have været Befalingsmænd i Handelsflaaden. Et saadant Undervisningsraad fandt man virkelig ikke sad inde med den fornødne Sagkyndighed paa det Omraade. Et saadant Undervisningsraad, der, som der staar i Betænkningen, skal bedømme og kunne begrænse Undervisningens Omfang og Art, bør saa vel teoretisk som praktisk ikke blot staa paa Højde med det, de skal vurdere, men de bør staa over det. Derfor fandt man, det var meget uheldigt, at Foreningen havde indgivet dette Andragende, der saaledes kom til at staa som Udtryk for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Anskuelse, hvad det ikke burde. Sagen resulterede i, at Bestyrelsens Medlemmer paa det Møde i Kjøbenhavn, Formanden omtalte, om ikke fuldtid saa dog paa en Maade anerkendte, at naar Formanden har gjort en Undskyldning, eller hvad jeg skal kalde det — indømmet, at der er begaaet en Fejl, kunde man ikke komme Formanden nærmere; dermed slog man sig til Ro, og vi mener, at man i det hele taget har været meget imødekommende i Forhold til det Skridt, som var gjort, og hvorved Foreningens Ønsker kommer til at staa for Offentligheden i et fejlt Lys. For Sagen er den, at Foreningen har omtalt overfor Offentligheden, hvor nødvendigt det var, men man har ikke meddelt Offentligheden, paa hvilken Maade det hele var kommet frem. Nu kommer det altsaa frem for Offentligheden.

Navigationsskolebestyrer H a n s e n: Mine Herrer, jeg skal afholde mig fra stærke Udtalelser. Der er en enkelt lille Bemærkning, jeg maa have Lov til at gøre til den ærede Formand. Det undrer mig lidt, at Spørgsmaalet om de Forhandlinger, der blev ført, da Talen var om Danske Skibsreders gensidige Forsikringsforening, skal drages frem. Flere af de Tilstedeværende var til Stede ogsaa den Gang, og de vil vide, at det ikke var Mistæneliggørelse fra min Side, jeg havde saa vist mine gode Grunde. Nu siger den ærede Formand, at vi har vel ogsaa haft Fordel af Forsikringen, men Paastanden om, at der er kommet mange Penge til Marstal, hører hjemme i den ærede Formands egen Fantasi. Den Fordel, som Sejlskibsfarten inden for Ærø Kredts har haft af dette Fællesskab, vil jeg med største Fornøjelse skænke vor højærede Formand, han bliver ikke rig af det.

Med det andet er jeg derimod i Vilderede. Mig bevidst har jeg ikke overfor Dansk Sejlskibsrederi-Forening foretaget noget som helst Skridt, som kunde tydes som Mistæneliggørelse af Formanden. Jeg har nemlig ikke foretaget det allerfjærneste i Retning af at sende noget til Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Jeg har benyttet mig af samme Ret, enhver Borger i Landet plejer at være i Besiddelse af, nemlig til at tage selvstændig Stilling til Spørgsmaal, som ligger for. Om Skrivelsen til Ministeriet maa jeg maaske en passant indskyde den Bemærkning, at det forekommer mig mærkeligt, at netop den var stilet til Ministeriet. Der er jo blevet gjort opmærksom paa, at nu havde vi ingen direkte Vej til Ministeriet, Sagerne gik gennem Fællesrepræsentationen, der i dette Tilfælde havde været fremme med sig. Der var altsaa straks en Lejlighed, hvor det mærkværdige skete, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening følte sig foranlediget til at gaa den direkte Vej til Ministeriet. Jeg er ganske klar over det, men det er mærkeligt, at det var nødvendigt. Jeg billiger selvfølgelig de Grunde, Formanden har givet for sin Fraværelse fra Mødet i Fællesrepræsentationen, det ligger i Sagens Natur. Jeg tillod mig altsaa, da selve Skrivelsen havde været refereret i *Dansk Søfartstidende*, at tilsende samme Blad en Skrivelse undertegnet med mit Navn, og for hvis Indhold jeg var parat til personligt at hæfte, og bad om at faa Skrivelsen optaget. I denne Skrivelse hævdede jeg, hvad Formanden ogsaa har erkendt, at Formanden havde talt uden paa

Forhaand at sikre sig Foreningens Tilslutning. Jeg vil spørge, om det ikke er den reneste Sandhed, i fuldeste Overensstemmelse med, hvad Formanden har erkendt. Skrivelsen staar, som jeg har hævdet, for hans Regning. Jeg havde den Gang den Ære at være Medlem af Kredsstyrelsen for Ærø. Jeg havde som saadan ikke nogen Anelse om, at Skrivelsen var indsendt, før jeg saa den i *Dansk Søfartstidende*. Den Gang fandtes der som nu 2 Medlemmer fra Marstal i Hovedbestyrelsen. Jeg er næppe indiskret, naar jeg siger, at de vidste nøjagtig det samme som jeg om denne Skrivelse. Jeg sendte altsaa min Skrivelse, saa vidt jeg husker den 22. Oktober — jeg har ikke taget den med — jeg var ikke belavet paa en indgaaende Diskussion om denne Sag — og bad om at faa den optaget. I Januar, i Slutningen af Januar, fik jeg Meddelelse om, at den kunde ikke optages. Jeg havde ganske selvfølgelig sendt den til Foreningens Medlemsblad og mente, at den hørte hjemme dér. Jeg kan stadig ikke erkende andet end, at den indeholdt en fuldstændig berettiget Kritik af den Skrivelse, som var kommet frem. Hvis Formanden finder det hensigtsmæssigt, vil det ikke være vanskeligt at faa de Forhold undersøgt. Jeg formoder, at Skrivelsen er til Stede her i Dag. (Ophold.) Den er her i Dag, og da vi nu er kommet ind paa Sagen, maa jeg maaske have Lov til at gøre d'Hrr. bekendt med, hvordan den lød. Den lød saaledes:

»Hr. Redaktor! De bedes optage følgende i *Dansk Søfartstidende*:

I *Dansk Søfartstidende* for 9. ds. meddeles Ordlyden af et Andragende, som skal være indsendt til Regeringen for at opnaa Oprettelsen af et Undervisningsraad for Navigationsundervisningen. At et saadant Andragende er indsendt af Dansk Sejlskibsrederi-Forening forekommer mig mere end forunderligt. Jeg har nemlig den Ære for Tiden at være Medlem af Kredsstyrelsen for nævnte Forenings Ærø kredts og har ikke haft den mindste Smule Lejlighed til at blive bekendt med Andragendet før efter dets Indsendelse, og jeg ved, at Kredsstyrelsens øvrige Medlemmer er stillet paa samme Maade, ligesom jeg ved, at der er Medlemmer af selvo Hovedbestyrelsen, der heller intet har anet derom for hagefter. Det forekommer mig derfor aldeles meningsløst at paastaa, at det er Foreningen, der har indsendt det, og jeg kan ikke se rettere, end at det foreløbig maa nøjes med at staa for Indsenderens Regning, indtil Kredsstyrelsens — og derigennem Medlemmernes — Tilslutning er naaet — Og at en saadan Tilslutning faas, er jeg ikke saa absolut sikker paa, idet det forekommer mig, at Skrivelsens Paastande paa flere Omraader er af en saadan Art, at de frister til at tage Afstand derfra eller i alt Fald til at søge Oplysning, hvad Mening er dermed. — Det hedder saaledes: »Af et objektivt Tilbageblik 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 skyldes netop Savnet af et saadant Samarbejde.»

Denne Udtalelse har vakt min Tvivl og min — ja, undskyld! — Nysgerrighed. Derfor vilde jeg gerne bede *Dansk Søfartstidende* oplyse mig om, hvilke Divergenser der sigtes til; hvis *Dansk Søfartstidende* ikke kan det, kunde den da ikke formaa Indsenderen eller Indsenderne af Andragendet til at give mig den ønskede Oplysning? Jeg er sikker paa, at der er flere end mig, der har Interesse af at faa dette oplyst.

Maaske maatte jeg samtidig udbede mig oplyst, af hvilke Foreninger Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart består.

Marstal Navigationsskole, d. 20. Oktbr. 1908.

F. H a n s e n,
Bestyrer.»

Saaledes lød Skrivelsen. Saa sker der det mærkelige, at denne Skrivelse kan ikke optages i *Dansk Søfartstidende*. Det er der ikke noget at sige til, det maa den ansvarlige Redaktion om. Men saa burde jeg have faaet Skrivelsen tilbagesendt. Men gjorde Redaktøren, den nuværende Kontorchef Krogh, det? Nej, han beholdt Skrivelsen til hen i Januar, saa fik jeg den tilbage med Meddelelse om, at den ikke kunde optages. I Mellemtiden har jeg faaet en Meddelelse, som lød paa, at denne Skrivelse er sendt ikke alene til Bestyrelsen for Aktieselskabet *Dansk Søfartstidende* men ogsaa til Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og jeg skal ikke nægte, at var der noget, der faldt mig for Brystet, saa var det det. Jeg kan forstaa, at Bladet nægter at optage Skrivelsen, hvis det mener, at det er en Sag, som ikke bør komme frem. Jeg

kan ogsaa forstaa, at man i saa Tilfælde sender Skrivelser tilbage og meddeler, at den ikke kan optages — jeg kunde vel ikke forlange en Begrundelse deraf — men man burde have sendt mig den straks og ikke have blandet andre Forhold ind. Det har man gjort. Jeg mener, at Skrivelsen ikke er holdt i andre Udtryk end forsvareligt. Jeg vil spørge Formanden, om Indsendelsen ikke er sket, uden at hele Bestyrelsen har vidst det? Er den ikke sket uden foregaaende Forhandling med Kredsstyrelserne i de enkelte Kredse? Jeg vil spørge, hvorledes Formanden kan hævde, at det var Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Opfattelse, som stod bagved? For saa vidt Formanden maa indrømme, at jeg har Ret i disse Bemærkninger, vil jeg haabe, at Formanden vil tilbageholde Ytringer om Mistæneliggørelse fra min Side. Desuden, man kan meget godt have en afvigende Opfattelse af, hvad der er Ret og Retsfærdighed, uden at man derfor vil mistæneliggøre den ene eller den anden. Jeg har handlet ud fra den Opfattelse, at det var til Gavn for Skibsfarten. Jeg har ikke haft nogen som helst andre Hensigter, ikke den fjærneste Bihensigt. Og den Hensigt, jeg har haft, maa jeg have Lov til at ønske respekteret, lige saa vel som enhver anden maa have Lov til at ønske sin Mening og sin Hensigt respekteret. Udtrykket »Mistæneliggørelse« paa Grundlag af, hvad her er sket, maa jeg paa det bestemteste tilbagevise. Jeg skal ikke komme med Personligheder af nogen Art, men jeg maa have Lov til at forundre mig over, at Foreningens Medlemsblad nægter at optage Artikler, som vitterligt kun drejer sig om Sager af den største Betydning for Foreningen og Foreningens Medlemmer, saa meget mere som jo Redaktionen har al mulig Lejlighed til at tage Afstand; den har den, den skal kunne klo, idet jeg har sat mit Navn under Artiklen. Redaktionen har altsaa fuldstændig Ret til at banke. Men den Maade at banke paa, at man trykker Sagen ned, synes jeg ikke er rigtig. Jeg har bragt i Erfaring, at der senere har været Ting fremme, som det er gaaet paa samme Maade. Saa meget mere beklageligt finder jeg det. Foreningens Medlemsblad bør være aabent for enhver, der udtrykker sig parlamentarisk og vil være sit Navn bekendt. Der er kun en Ting, som egentlig savnes nu, det er Ordlyden af den Skrivelse, som blev indsendt for Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Ministeriet. Af den kan det ses, at jeg har været fuldstændig berettiget til at bruge de Udtryk, jeg har gjort i det Indlæg, jeg forsøgte at faa optaget, men ikke fik optaget, hvorfor jeg takker daværende Redaktør Krogh. I denne Skrivelse hedder det: »Af et objektivt Tilbageblik over Navigationsvæsnets Udvikling i de sidste 25 Aar eller mere synes det med Sikkerhed at fremgaa, at de i denne Periode allfor hyppigt gentagne Divergenser mellem Navigationsvæsnets og Repræsentanter for den rent praktiske Skibsfart for en væsentlig Del skyldes netop Savnet af et saadant Samarbejde.«

Maa jeg saa spørge Formanden: hvilke er disse Divergenser mellem Navigationsvæsnets og Repræsentanter for den rent praktiske Skibsfart? Jeg har i dette Øjeblik den Ære at være til Stede som Repræsentant for den praktiske Skibsfart, og Navigationsfører Christensen har det samme. Jeg gad vide, om Formanden mener, at der har vist sig særlige Divergenser mellem Marstal og andre Dele af Foreningen? Det kunde interessere mig at vide, og for saa vidt Dirigenten vilde tillade det, vilde jeg bede, om den højtærede Formand maatte besvare i hvert Fald det Spørgsmaal: hvilke er de Divergenser mellem Navigationsvæsnets og Repræsentanter for den rent praktiske Skibsfart, til hvilke den højtærede Formand paa Foreningens Vegne har sigtet i den Skrivelse, som blev indsendt til Ministeriet?

Dirigenten: Jeg vil gøre den Bemærkning for stadig at holde denne Diskussion i saa snævre Grænser som muligt, at det er jo ikke Generalforsamlingens Op-

gave her at dømme de Parter imellem, som har haft en Divergens. Vi har hørt begge Parter udtale sig. Naar Hr. Hansen har opfordret Formanden til at udtale sig om et bestemt Punkt, maa jeg overlade det til Hr. Formanden selv at afgøre, om han vil svare paa det eller ikke. Det maa være en frivillig Sag. Ligeledes maa Sekretæren som daværende Redaktør af Bladet have Lov til at fremsætte sine Bemærkninger. Iøvrigt vil jeg i Forsamlingens Interesse sige, at man skulde se at komme tilbage til Konsul Lunds Forslag, for at ikke Diskussionen skal udvikle sig allfor meget i personlig Retning.

Formanden: Hr. Hansen har ønsket at vide, om Bestyrelsens Medlemmer var bekendt med, at en saadan Skrivelse blev indsendt til Ministeriet. Jeg synes, at jeg har gjort Rede derfor, da jeg havde Ordet, idet jeg udtrykkelig sagde, at jeg havde handlet ganske paa samme Maade, som Forretningsgangen har været i al den Tid, jeg har haft med Formandskabet at gøre, og ogsaa forinden. Skulde vi drive den Forretningsgang, at enhver Sag skulde forhandles i Bestyrelsesmøder i Kjøbenhavn, før den afgjordes, vilde det for det første belaste Foreningen med en meget betydelig Udgift til Rejser, og det vilde dernæst være uhyre besværligt at have med Sagerne at gøre. Der har foreligget mange, mange Tilfælde af mere indgribende Art end det Tilfælde her, i hvilke Sekretæren og Formanden har afgjort Sagen i Forventning om Bestyrelsens Billigelse, og der har aldrig rejst sig Indvending mod de Beslutninger, vi har ment det rigtigt at tage, fordi de altid har haft til Hensigt at fremme vor Forenings Interesser. Jeg sagde udtrykkelig før, at man kan sige, at jeg i formel Henseende muligt er gaaet for vidt, naar man endelig vil angribe mig paa et enkelt Punkt. Jeg skulde ikke have haft det mindste imod, at mine Kolleger i Bestyrelsen havde sagt til mig, at det og det fandt de urigtigt, men her blander Kredsstyrelsen sig ind i et Bestyrelsesforhold: — vi har aldrig før haft saadan Indsigelse fra en Kredsstyrelse. Jeg skulde ogsaa have fundet mig i det passerede fra Ærøkredsen, naar ikke det Inserat, Hr. Hansen nu nævnede, var blevet indsendt fra hans Side, thi deri desavouere han Formanden, og gjorde ham »mislielig« over for Foreningens Medlemmer. Og ikke nok dermed. Samtidig kom der en enkelt Protest fra Frederikshavn gaaende i samme Retning. Jeg siger ikke, at den kom fra Marstal, men det var mig besynderligt, hvor meget den i Hovedtrækkene lignede den Indsigelse der nede fra. Jeg ser ikke rettere, end at det var en Understrøm, som blev rettet imod mig, og som ganske vilde borttage den Autoritet, man fornuftigvis maa have, naar man skal repræsentere Bestyrelsen for saa stor en Forening. Jeg kan ikke se rettere, end at det er rigtigt, naar jeg bruger det tyske Ord, at jeg var kendt »mislielig«, hvis Hr. Hansens Artikel var optaget i *Dansk Søfartstidende*. De Grunde, som Hr. Krogh maatte have haft til ikke at optage den, tilkommer det ikke mig at udtale mig om.

Sekretæren: Den Gang det nu omtalte forefaldt, var jeg Redaktør af Medlemsbladet og har saaledes det formelle og reelle Ansvar for, at den paagældende Artikel i sin Tid ikke blev optaget. Jeg vedkender mig det fuldtud. Min Stilling var den Gang den, at jeg dels var ansvarshavende Redaktør af Medlemsbladet dels Sekretær i Hovedforeningen. Hvis jeg kun havde været Redaktør af Medlemsbladet, vilde Stillingen have været væsentlig anderledes, idet jeg da ikke havde kendt noget til, hvad der iøvrigt var foregaaet i den Sag, og jeg fulgte som Redaktør det Princip — og har, saa vidt jeg erindrer, fulgt det ret trofast — saa vidt muligt at optage alt, naar det kom under Navn, selv om det var ret skarpt i Formen. Men jeg vidste i Egenskab af Sekretær, at selve Ærø Kredsstyrelse, af hvilken Hr. Hansen paa det Tidspunkt var Medlem, havde henvendt sig, fuldtud korrekt og

loyalt, med en Skrivelse underhaanden til Formanden, hvori man udtrykte sin Beklagelse over, hvad der var sket i selve det faktisk foreliggende Spørgsmaal om Undervisningsraad. Man vilde saaledes, hvis *Dansk Søfartstidende* havde optaget den Artikel, have haft det Sær-syn, at samtidig med at hele Kredsstyrelsen for Ærø underhaanden fuldt loyalt henvender sig til Formanden og gør opmærksom paa, at den ikke er tilfreds med, hvad der er sket i denne Sag, henvender et enkelt Medlem af den selv samme Kredsstyrelse — hvorvidt det sker med Kredsstyrelsens Billigelse og Vidende, kan jeg selvfølgelig ikke have mindste Begreb om — sig til et Blad, som ikke blot er Medlemsblad for Foreningen men tillige gaar ud til langt videre Kredse, med et ret ondartet Angreb paa Formanden, paa Foreningens første Tillidsmand. Efter hvad jeg kendte til, hvad der var passeret i hele Sagen, maatte det staa mig klart, at hvis jeg lod Artiklen gaa ind i Bladet, maatte det selvfølgelig Resultat være, at Formanden øjeblikkelig havde nedlagt sit Mandat. Det kunde jeg kun vide, fordi jeg vidste Besked med, hvad der underhaanden foregik samtidig. Jeg tror ikke, man i denne Forsamling vil behjælp mig, at jeg maatte være noget betænkelig ved at foretage et Skridt, som absolut kun kunde have den Følge, at Foreningen Dagen efter, at Artiklen havde staaet i Bladet, havde været uden sin Formand, som den havde haft gennem en Aarrække og havde lært at sætte Pris paa.

Hvad den Bemærkning angaar, at der først en Gang i Januar blev givet noget definitivt Svar paa, om Artiklen kunde optages, er dette fuldtud rigtigt. Der er dog det at bemærke, at der lige med det samme er svaret, men straks at give et endeligt Svar lod sig ikke gøre. Det er klart, at Redaktøren maatte ønske under en saa usædvanlig Situation at konferere dels med Aktieselskabets Bestyrelse dels med Formanden eller Bestyrelsen i Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Jeg synes, at de ekceptionelle Forhold i denne Sag absolut maatte gøre, at der ikke fra Redaktionens Side kunde handles paa anden Maade.

Dirigenten: Hr. Navigationsskolebestyrer Hansen har Ordet. Jeg skal henstille, at den personlige Del af Diskussionen slutter.

Navigationsskolebestyrer Hansen: Til Hr. Kontorchef Krogh vil jeg sige, at jeg er klar over, at det har været en meget alvorlig Overvejelse, der er foretaget angaaende min Artikel, for saa vidt som 3 Maaneder er en meget lang Tid til at bestemme om, hvorvidt en Artikel skal optages eller ej, men Hr. Krogh har jo ogsaa haft andre Ting at varetage. I hvert Fald jeg fik endelig Svar.

Til Formanden vil jeg bemærke, at jeg savner Svar paa mit egentlige Spørgsmaal, paa det, som har foranlediget mig til at komme med Artiklen. Her er skrevet i denne Henvendelse fra den ærede Formand paa Foreningens Vegne: »Af et objektivt Tilbageblik over Navigationsvæsnets Udvikling i de sidste 25 Aar eller mere synes det med Sikkerhed at fremgaa, at de i denne Periode allfor hyppigt gentagne Divergenser mellem Navigationsvæsnets og Repræsentanter for den rent praktiske Skibsfart for en væsentlig Del skyldes netop Savnet af et saadant Samarbejde.« Saaledes lyder de Ord, den højt-ærede Formand har skrevet og har skrevet paa Foreningens Vegne. Dette har jeg anset for at være et Angreb, som ikke burde staa uimodsagt, og det er Aarsagen til, at min Skrivelse har faaet den Form, den har. Jeg mener, at det Angreb, som ligger deri, er saa stærkt, at man vanskelig kunde finde parlamentariske Udtryk stærke nok til at tilbagevise det, medmindre Formanden fremkom med Eksempler paa de Divergenser mellem Navigationsvæsnets og Repræsentanter for den praktiske Skibsfart, hvortil der maa være sigtet, naar man skriver derom

til Ministeriet. Det mangler vi endnu Formandens Meddelelse om. Saa snart den kommer, vil jeg være færdig med Diskussionen. Men det maa jeg have, før jeg kan se rettere, end at der ingen Mistænkliggørelse er udgaaet fra mig. At Kredsstyrelsen ikke var inde i Sagen — det ønsker jeg at sige til Hr. Krogh — vil han kunne se deraf, at mit Navn stod egenhændigt skrevet under Artiklen. Jeg havde nævnt mig udtrykkelig som Navigationssskolebestyrer. Det er som Navigationsskolens Mand, at jeg føler mig brøstholden ved at se en saadan Bemærkning slynget os i Ansigtet, uden at Rigtigheden deraf kan dokumenteres, og denne Dokumentation savner jeg stadig.

Dirigenten: Jeg lagde Mærke til den skarpe, tydelige Maade, hvorpaa Hr. Hansen akcentuerede sit Spørgsmaal, og jeg henstillede til Formanden at svare paa den Del af Spørgsmaalet, han ønskede at svare paa. Jeg lagde ogsaa Mærke til, at Formanden ikke svarede saa nøje og distinkt paa Spørgsmaalet, som det var rettet. Jeg kender ikke Formandens Bevæggrund men forudsætter, at den kunde bl. a. være den, at der i Besvarelsen af dette Spørgsmaal maaske ligger et Moment, som kunde skabe Ufred i Foreningen, og da nu den ærede Formand af andre Hensyn har fundet det stemmende med Foreningens Interesse at overlade Styrelsen i andre Hænder, mener jeg ikke, der er Grund for Forsamlingen til yderligere at provocere Formanden til at svare bestemtere, end han har gjort, medmindre han selv finder Anledning dertil.

Vi kommer saa tilbage til den almindelige Diskussion om Navigationsvæsnets. De Antydninger, som Konsul Lund har fremsat i sit udmærkede Foredrag, vil kunne være Genstand for Drøftelse. Jeg skal gøre opmærksom paa, at Tiden er saa langt fremskreden og Spørgsmaalet saa omfattende, at skulde vi gaa dybt ind paa det, vilde vi kunne blive siddende her længe. Jeg synes, at Foredraget var saa instruktivt og vel bygget, at man i sin store Almindelighed kunde udtale, om man slutter sig til de Betragtninger, der laa til Grund for hans Standpunkt, og som allsaa havde sat sig Frugt i de Punkter, som Konsul Lund fremdrog som en Form for en Dagsorden eller som Punkter, han ønskede fastholdt her under Diskussionen. Hvis allsaa ingen iøvrigt ønsker at udtale sig, mener jeg, at man kunde afstemme om, hvorvidt Forsamlingen i alt væsentligt slutter sig til de af Hr. Konsul Lund fremhævede Punkter, idet dette da maatte være ham en Støtte for hans fremtidige Arbejde i denne Sag. Er Hr. Konsul Lund ikke tilfreds med det?

Konsul C. P. Lund: Jo.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 3. August 1909.

Fra Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart har vi modtaget en fra Generalkonsulatet i Stockholm til Ministeriet for Handel og Søfart indsendt Beretning om Mønstring af svenske Søfolk paa ikke-svenske Skibe, saalydende:

»Som det muligvis vil være det høje Ministerium bekendt ved Indberetning fra anden Side, har det svenske Kommercekollegium nylig hos Sømandshusene (Mønstringskontorerne) indskærpet Overholdelsen af de her i Landet givne Forskrifter angaaende Mønstring af svenske Søfolk paa andre Nationers Skibe, særligt Fdg. af 4. Juni 1868 §§ 3—4 og Kundgørelse af 1. November 1878 2d. Membrum.

Det vil følgelig for danske Skibsførere, naar de besøge svensk Havn, være nødvendigt at have i Erindring, dels, naar der om Bord allerede ved Ankomsten til svensk Havn er forhyret svenske Søfolk, personlig eller

ved særlig legitimeret Fuldmægtig at give Møde paa Sømandshuset sammen med den eller de saaledes forhyrede.

dets, naar svenske Søfolk under Opholdet i Sverig forhyres, at lade Mønstringen foregaa for Sømandshuset eller, naar intet Sømandshus paa Pladsen findes, for Magistratssekretæren.

I sidste Tilfælde vil Sømandshuset kunne udfærdige en særlig Tillægsliste for den svenske Del af Besætningen. Da sligt imidlertid oftest vil befindes mindre ønskeligt, eftersom Skibet i saa Fald f. Eks. maa føre baade dansk og svensk Bemandingsliste, kan det ifølge Kommercekollegiets Fortolkning af Forskrifterne være tilstrækkeligt, at der udstedes et simpelt Bevis for Mønstringen eller ogsaa, at der herom af Sømandshuset gøres Tilførsel paa Skibets egen Bemandingsliste.

Omkostningerne stiller sig noget forskelligt i Forhold til det Alternativ, der vælges. Idet man tør gaa ud fra, at den Maade, hvorpaa de beregnes af Stockholms Sømandshus, er stemmende med de overordnede svenske Myndigheders Forstaaelse af herhen hørende Bestemmelser, meddeles her, hvorledes det i Stockholm beregnes:

a) Naar selvstændig »Rulle« udfærdiges, beregnes: i Ekspeditionsafgift:

for Skibe indtil 50 Tons.....	Kr. 1,—
- — over 50 til 100 Tons	- 2,—
- — - 100 - 200 —	- 3,—
- — - 200 —	- 4,—
samt i Stempel	- 1,—
og for Blanketten	- 0,50

altsaa ialt højst..... Kr. 5.50

b) Naar Mønstringsbevis udfærdiges:

i Ekspeditionsafgift	Kr. 1,50
i Stempel	- 0,50

Kr. 2,—

c) Naar Mønstringen tegnes paa Skibets egen Bemandingsliste:

i Ekspeditionsafgift	Kr. 1,—
i Stempel	- 0,50

Kr. 1,50

Saaframt Skibsføreren foretrækker det sidste Alternativ, maa han altsaa ikke forsømme til Sømandshuset at medtage Bemandingsliste.«

Hvad der kræves ved Indledning af Retsklager i Belgien. »Schutzverein Deutscher Reeder's« Befuldmægtigede i Brügge har, i Følge »Hansa«, gjort Foreningen opmærksom paa en for nylig af den belgiske Kassationsret afsagt Kendelse. Denne gaar ud paa at erklære en af et Handelsselskab indgivet Retsklage for ugyldig, fordi Klagen ikke indeholdt de fulde Navne — Fornavne saavel som Hjemsted og Haandtering — paa alle de Personer, som ellers havde de fordrede, lovlige Egenskaber til at kunne møde i Retten for Selskabet. En Dom stadfæster Kassationsrettens Kendelse. Det klagende Firma er blevet dømt til at betale samtlige Procesomkostninger og er nødt til at begynde Processen paany, hvis dets Klage ikke imidlertid er blevet forældet. Da det ved Soretssager altid drejer sig om den største Hurtighed, og det i visse Tilfælde kan bero paa Timer, er det nødvendigt, 1) at Skibsførerne, naar de underskriver Dokumenter, anfører deres Fornavn (fulde Navn), 2) at Rederiet gør sig det til Sædvane at skrive Kaptajnens Fornavn foruden hans Familienavn, 3) at Selskaber eller Firmaer i deres Korrespondance eller i Dokumenter angiver de fulde Navne paa de Personer, som de bemyndiger til at møde for dem i Retten.

Sø- og Handelsretsdom. Den 28de Juli afsagdes Dom i en Sag, anlagt af Kjøbenhavns Havnevæsen mod Det forenede Dampskibsselskab i Anledning af, at Damperen »C. P. A. Koch« den 9. Marts d. A., da den assisteredes ud gennem Isen i Sundet af Havnevæsnets Isbryder »Sleipner«, havde et Sammenstød med denne,

hvorved »Sleipner« led en Skade, der er vurderet til 3,000 Kr., medens »C. P. A. Koch« ikke led nogen Skade. Skaden deltes ved Dommen mellem de to Skibe, saaledes at »C. P. A. Koch« skal udrede to Tredjedele af Skadesbeløbet, medens »Sleipner« selv maa bære en Tredjedel. Sagens Omkostninger ophævedes.

(Ritz. Bur.)

Bevilling som Skibsmægler. Hr. C. A. Ohlsen, har den 14. ds. modtaget Bevilling som Skibsmægler i Kjøbenhavn.

Redningsvæsnets. Ministeriet har overdraget den midlertidige Bestyrelse af det norrøjske Redningsvæsen til Assistent ved dette C. P. Eisenreich.

Under 24. f. M. er Kommandør Middelboe beordret til fra d. 6. d. M. og indtil videre at varetage Forretningerne som Direktør for Søkortarkivet.

Broderkredsen paa Havel. I Anledning af det af Hr. X. i dette Blads Nr. 54, udtalte Ønske, oplyser Sekretæren for »Broderkredsen paa Havel«, Hr. V. Rasch i Svendborg os om, at Spørgsmaalet om den ønskede Udvidelse af Foreningens Rammer vil komme frem som et bestemt Forslag paa Aarsmødet i Januar 1910. Dette Aarsmøde tænkes afholdt i Struer. Hr. Rasch er villig til at give enhver Oplysning i Sagen ved Henvendelse til ham.

Fragtmarkedet.

Frugtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Forholdene forværret sig ret betydelig, og hele Situationen er for Øjeblikket den daarligste i hele Aaret.

Danmark har fremdeles forskellige mindre Laster, men Forretninger er meget enkelte. Tyskland er tomt; Rusland har enkelte Trælaster til lave Rater samt nogle faa Oljekagelaster for lokalt beliggende Skibe. Bottenhavet byder ikke paa noget nyt, og fra Sverig som ellers er Hovedmarkedet sluttes intel under den stadig udvidede Lockout, idet Rederne ikke tør udsætte Skibene for et uberegneligt langt Ophold, og dette Forhold i Forbindelse med Mathed i de øvrige Lande giver hele Situationen sit Præg. Østnorge er ligeledes yderst mal, idet der paa Grund af den kølige Sommer kun afskibes meget faa Islaster.

Returfragter Vest fra er uden væsentlig Forandring, men Rederne har hidtil holdt sig tilbage fra at slutte Kulfragter, hvad der har medført, at Befragterne byder lavere Rater i andre Retninger, dog maa Strejke i Kulminerne nu betragtes som afværget, saa at Forholdene ventelig vil bedre sig i den Fart.

For de mindre Skibes Vedkommende er der heller ikke i den forløbne Uge sket nogen Bedring, og væsentlig Forandring vil vel næppe indtræde i August Maaned, da Høsten i Aar er noget langt tilbage, dog meddeles, at den saa smaat skal være paabegyndt i Omegnen af Rostock; iøvrigt er kun at bemærke fra Tyskland, at Königsberg sluttede til 3 Mk. for Oliekager og Steltin noget lignende for svære Laster.

Angaaende Sverig er Udsigterne i Øjeblikket ikke lyse i Anledning af den truende Generalsstrejke, som

fra paa Onsdag vil tage sin Begyndelse, og som selvfølgelig ogsaa vil komme til at berøre Skibsfarten; da Strejken imidlertid kommer til at berøre saa mange Mennesker, tør man vel vente, at den kun bliver af kort Varighed; under de Forhold er al Befragtning af prompt Tonnage fra Sverige selvfølgelig udelukket.

Provinserne er lige flove og næsten blottet for Ladninger, kun fra Mariagerfjord er sluttet nogle Skibe for Gødningskalk til andre Provinshavne.

Kjøbenhavn sluttede for Majs til Stege, Masned-sund og Stubbekjøbing, og er nu atter flovere, men der er ogsaa kun faa fragsøgende Skibe.

Norge er ligeledes meget mat, der sluttedes for Feldspat til Stettin 4³/₄ Mk.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

Sp.: Er mindre Passagerdampskibe, som gaar i Kystfart i Fjorde og Lille Belt pligtige at opfylde Bekendtgørelsens § 8 med Hensyn til Baade, eller kan under Hensyn til Pladsforhold en Baad være tilstrækkelig, naar deene hurtig kau udsættes i Tilfælde af, at et Menneske skulde falde over Bord, og de i § 9 forlangte Redningsmidler iøvrigt er til Stede?

Abonnet.

Sv.: I Henhold til Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 13. Februar 1903 § 2 skal Passagerdampskibe af over 50 Tons (Brutto) være forsynet med Baade, hvis Antal, samlede Bæreevne og Art fastsættes af Indenrigsministeren (nu Ministeren for Handel og Søfart).

De for Tiden gældende uarnere Forskrifter i saa Henseende indeholdes i Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 5. Oktober 1903 § 8, jfr. Bekendtgørelse af 28. Marts 1908, hvilke Forskrifter Passager-skibe over den anførte Størrelsesgrænse saaledes man være pligtig at opfylde.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Maj Maaned 1909. Der er anmeldt ialt 530 Havarier mod 564 samme Maaned 1908, deraf 409 Dampskibe og 121 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 151, Sammenstød 159, Anløbning af Nodhavn 24, Maskinskade 58, beskadiget af Is 25, af Ild 23, af haardt Vejr 47, forskellige Aarsager 40, sunket 1, forladt 2. Ialt 39 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 53 samme Maaned 1908, deraf 14 Dampskibe og 25 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 22, Sammenstød 4, beskadiget af Ild 3, forskellige Aarsager 1, forsvundet 3, kænret 1, sunket 4, forladt 1.

Paris, Dpsk. af Kjøbenhavn, er efter Grundstødningen ved Refsnaes bragt til Svendborg for at losse sin dertil bestemte Kullast. Skibet gaar derefter til Kjøbenhavn for Reparation, Skaden er betydelig, særlig i Forskibet, hvor over 50 Plader er brækket.

Proven, Galease af Rudkjøbing, er d. 21. f. M. paa Rejsen fra Aalborg sprunget læk og sunket 4 Sm. NØ. for Gjerrild Klint. Mandskabet, 2 Mand, reddede sig i Land i Jollen.

Bornholm, Brig af Ronne, er paa Rejsen fra Stettin til St. Petersborg med en Ladning Chamotte kommen paa Grund ved Neko Havn. Skibet har Assistance af Svitzers »Frederikshavn«, Ladningen losses i Lægtene.

Ulfsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Havuen ved Terneuzen været i Kollision med Slusen og faaet nogen Skade.

Gerda, Dpsk. af Bergen, kom paa Rejsen fra Kolding til Blyth i Ballast paa Grund paa Mellemlakket Øst for Læso; flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Viking, Skonnert af Högauäs, der d. 25. f. M. kom paa Grund Nord for Guldborg, er kommen flot ved egen Hjælp og er bleven bugseret til Nykjøbing F.

Gribben, Skonnert af Frederikshavn, er d. 25. f. M. paa Rejsen fra Cementfabriken »Rordal« til Thyborøn med en Ladning Cement sunket i Limfjorden. Mandskabet blev reddet.

Anna Sofie, Skonnert af Kivik, paa Rejse fra Hernosand til Kiel med Trælast, kom d. 26. f. M. paa Grund paa Tølkens søndre

Side. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Stubbekjøbing for Undersøgelse og eventuel Reparation.

Nathanael, svensk Skonnert, kom d. 27. f. M. paa Rejsen fra Sølvesby til Faaborg med en Ladning Gasror paa Grund ved Thuru, men kom ved indtrædende Hojvande atter flot og fortsatte Rejsen til Faaborg.

Dansk condenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Høstemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

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.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 31./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 31./7. til Cartagena. — Algarve, Borries, afg. Marseille 1./8. til Tarragona. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 31./7. til Arendal. — A. N. Hansen, Panske, ank. Dunkerque 29./7. — Antwerpen, Madsen, ank. Riga 24./7. — Arno, Strubberg, ank. Antwerpen 30./7. — Arkansas, Petersen, afg. Kristianssand 27./7. til Boston. — Aurora, Fischer, afg. Riga 1./8. til Antwerpen. — Banon Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 31./7. til Dunkerque. — Beira, Lunge, ank. Dartmouth 31./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 2./8. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Tunis 31./7. — Christian IX, Holm, ank. Gravesend 1./8. — Dagmar, Bogvad, afg. Dartmouth 31./7. hertil. — Douro, Søberg, ank. Stockholm 29./7. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 30./7. til Rotterdam. — Florida, Andersen, ank. her 24./7. — Frederik, Thomson, afg. herfra 31./7. til Königsberg. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 19./7. — Georgios I, Sørensen, ank. Liban 31./7. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 27./7. — Hengøst, Munck, ank. her 1./8. — J. C. Jacobsen, Jacobsen, ank. Dartmouth 1./8. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 25./7. — Kasan, Hansen, ank. London 27./7. — Kentucky, Andresen, ank. St. John 24./7. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 1./8. til Riga. — Kursk, Gommessen, pass. Holtenu 1./8. til Riga. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 31./7. til Hull. — Louise, Kruse, afg. Newcastle 30./7. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 28./7. til Baltimore. — L. P. Holmblad, Jønsen, afg. Havre 29./7. til Tunis. — Morso, Oest-Jacobsen, afg. herfra 31./7. til Libau. — Moskva, Svane, afg. Dunkirk 1./8. hertil. — Nicolai II, Klausson Kuas, ank. Antwerpen 30./7. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Holtenu 30./7. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Petersborg 30./7. til Antwerpen. — Omsk, Harder, ank. Hull 29./7. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 31./7. til New York. — Pennsylvania, Gøtsche, ank. her 1./8. — Perm, Christensen, ank. Libau 28./7. — Prøgel, Iversen, ank. Antwerpen 31./7. — Ribberhuus, Bonnelykke, ank. her 2./7. — Saga, Wiherg, ank. her 31./7. — Saxo, Gotthardt, afg. Antwerpen 31./7. hertil. — Texas, Lissner, afg. herfra 1./7. til Newcastle. — Tiber, Bech, afg. Dartmouth 31./7. hertil. — United States, Wulff, ank. Kristiania 2./8. — Viking, Meyer, ank. Stettin 31./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gulfport 21./7. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Tralce 28./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 29./7. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Vejle 30./7. — Helmer Moreh, Thorsoe, afg. Liverpool 31./7. til Miramichi. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Dunkerque 31./7. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 21./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Halifax 30./7. til Bristol Channel. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Ghent 28./7. — Johan Siom, Nielsen, afg. London 29./7. til Kjøbenhavn. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Stugsund 27./7. — Nowa, Dahl, ank. Rotterdam 30./7.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Helsingør 28./7. for Calais. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Tyne Dock 30./7. til Gibraltar. — Nautik, N. Nielsen, pass. Dover 29./7. for Guerusey. — Nordsoen, Skou, ank. Middelfart 30./7. — Noxos, Basse, afg. Barrow 28./7. til Sofi. — Gerda, Iversen, ank. Ghent 27./7. — Ellen, Hansen, afg. Barry 30./7. til Malmo. — Fylla, Lauritzen, afg. Tyne 28./7. til Riga. — Cito, Jepsen, ank. Høfvid 31./7. — Bodil, Uldall ank. Abo 28./7. — Nerma, Schiff, afg. Kolberg 30./7. til Carlsk. — Alfa, Sørensen, pass. Helsingør 27./7. for Bridgewater. — Karla, Nielsen, ank. Liverpool 30./7. — Laura, Petersen, afg. Hamburg 30./7. til Blyth. — Hebe, Gregersen, ank. Newport 27./7. — Inger Larsen, ank. Kristiania 31./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Sunderland 27./7. til Riga. — London, Bonn, afg. Tyne 31./7. til Swinemünde. — Paris, Tholander, ank. Kjøbenhavn 25./7. — Bryssel, Kaas, afg. Libau 27./7. til Boness.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Stockholm 29./7. til Marieberg. — Wien, Boeck Hansen, afg. Riga 26./7. til Dordrecht. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 22./7. til Bremen.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Dieppe 28./7. — Alexy, Lorentzen, afg. Antworen 24./7. til Røkkala. — Dagny, Sorensen, pass. Quessant 30./7. for Kallundborg. — Mary, Clausen, ank. Petersborg 31./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Liban 31./7. — Brattingsborg, Suenson, ank. Rotterdam 31./7. — Flynderborg, Andersen, ank. Kjøbenhavn 31./7. — Fredensborg, Fiseher, ank. Kronstadt 26./7. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Kronstadt 22./7. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Petersborg 24./7. til Terneuzen. — Kronborg, Jensen, ank. Genua 1./8. — Rosenborg, Schultz, ank. Hull 30./7. — Skanderborg, Jensen, afg. Benisaf 24./7. til Herrewieck. — Stegelborg, Lund, ank. St. Raphael 29./7. — Stjerneborg, Lund, afg. Hull 30./7. til Kronstadt. — Søborg, Hansen, ank. Torneå 22./7.

Dampskibsselskabet af 1896. Uranienborg, Schmidt, ank. Huelva 19./7. — Guldborg, Ørbeck, afg. Libau 27./7. til Newcastle. — Klampenborg, Winther, afg. Neuzen 31./7. til Tyuen. — Marselisborg, Larsen, ank. Hankipudas 1./8. — Silkeborg, Pedersen, afg. Petersborg 1./8. til Terneuzen. — Skodsborg, Agerlin, afg. Sfax 23./7. til Nantes. — Tønborg, Schmidt, ank. Petersborg 28./7. — Ulfborg, Jørgensen, ank. Memel 30./7.

Neptun. Vordingborg, Palsbo, ank. Windau 24./7. — Aggersborg, Jørgensen, afg. Torneå 23./7. til La Rochelle. — Dausborg, Sørensen, ank. Calais 27./7. — Jægersborg, Larsen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Kallundborg, Nielsen, afg. Ripola 29./7. til Velzen. — Taaruborg, Matzen, ank. Trångsund 29./7.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Petersborg 1./8.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Petersborg 30./7.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Petersborg 31./7.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Terneuzen 30./7. til Boness. — Peter Mærsk, Børgesen, afg. Petersborg 27./7. til Rouen.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Petersborg 25./7. til Terneuzen.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofued, ank. Ghent 1./8.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Hongkong 30./7. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, afg. Norre Sundby 30./7. til Göteborg. — Cathay, Kruuse, pass. Perim 29./7. til Singapore. — Indien, Berg, pass. Singapore 26./7. til Hongkong. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 28./7. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Antwerpen 21./7. til Port Said. — Paugan, Knudsen, afg. Sabang 21./7. til Port Said. — Bintang, Gabe, ank. St. Nazaire 29./7. — Samui, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Cambodia, Christensen, ank. Frederiksstad 29./7.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Demerara 24./7. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 15./7. til London. — St. Sroix, ank. Kjøbenhavn 15./7.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kallundborg 31./7. — Helene Sørensen, afg. Riga 30./7. — Agnete Petersen, afg. Blyth 31./7. — Hermia, Hansen, ank. Ghent 21./7. — Alice, Schultz, afg. Tyuen 31./7.

Alfred Christensen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Blyth 29./7. — Unania, Clausen, ank. Dordrecht 28./7. — Svend, Schmidt, ank. Blyth 26./7. — Nordland, Møller pass. Reden 28./7. for Boulogne. — England, Andersen, afg. Kjøge 30./7. — Holland, Poulsen, ank. London 28./7. — Rusland, Madsen, afg. Hull 29./7. — Annette Furness, Larsen, ank. Rotterdam 24./7. — Europa, Hansen, afg. Swinemünde 30./7. — Frankrig, Friis, afg. Windau 26./7. — Tyskland, Danstrup, ank. Burntisland 29./7. — Belgien, Nielsen, ank. Uleåborg 24./7.

Frøen. Austa, Bagger, afg. Ghent 29./7. til Pillan. — Freja, Nielsen, ank. Trondhjem 30./7. — Vera, Thing, afg. Altona 29./7. til Königsberg.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Åbo 29./7. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Riga 26./7. — Martha, Christensen, ank. Rouen 1./8. — Elua, Ratje, ank. Archangel 28./7. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 28./7. — Simone, Møller, ank. Riga 30./7. — Jeanne, Løffler, afg. Hadiksvall 26./7. — Vera, Riso, ank. Sunderland 31./7. — Daisy, Lagesen, ank. Kotka 2./8.

Svensen & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Holtenua 30./7. — Hans Tavsén, Klaborg, ank. Kjøbenhavn 30./7. — G. Koch, Jørgensen, ank. Brügge 1./8. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Methil 31./7. — Ajax, Brønsen, afg. Torneå 30./7. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Methil 30./7. — N. G. Petersen, pass. Kjøbenhavn 31./7. sydg. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Pillan 30./7. — Chr. Christensen, Ras-

mussen, ank. Ny Karleby 1./8. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Petersborg 27./7.

Skandia. Gullfaxe, Andersen, afg. Kjøbenhavn 30./7. til Wiborg. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Burntisland 1./8. — Rimfaxe, Faber, ank. Raumo 2./8. — Schach Steenberg, Theil-land, afg. Uleåborg 24./7. til London.

Sejlskibe.

Fans. — Nordby. Sorine, Andersen, er prajet 11./7. paa 40° n. Br. og 70° v. Lgd. — Thora, Thomsen, afg. Hamburg 28./7. til Rio de Janeiro.

Fans. — Sønderho. Martha, Fischer, afg. Liverpool 27./7. til Rio Grande.

Æra. Mette, Andersen, ank. Dysant 28./7. — Immanuel, Bager, ank. Svendborg 28./7. — Herkules, Bager, ank. Flensborg 28./7. — Abba, Petersen, ank. Nykøbing F. 29./7. — Freya, Petersen, ank. Ystad 29./7. — Vega, Hansen, ank. London 28./7. — Caroline, Christensen, ank. Höganäs 28./7. — Eos, Christensen, ank. Snudsvall 29./7. — Karen, Albertsen, ank. Lysekil 29./7. — M. Hay, Petersen, ank. Boness 28./7. — Saga, ank. Dundrum 28./7. — Svip, Jensen, ank. Halmstad 29./7. — Solon, Rasmussen, ank. Danzig 30./7. — Th. Lohse, Boye, ank. Lenwieck 29./7. — Maren, Albertsen, ank. Fowey 30./7. — Salus, Jensen, ank. Akureyri 29./7. — Adele, Kock, ank. Hasle 29./7. — Uffo, Andersen, ank. Stege 29./7. — S. L. Weber, Hansen, ank. Swinemünde 30./7. — Rigmor, Petersen, ank. Rødvig 30./7. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Whithaven 2./8. — Amor, Rasmussen, ank. Kappeln 3./8. — Argus, Jensen, afg. Stege 2./8. til Hålsö. — H. C. Grube, Svane, afg. Bordeaux 28./7. til Fort de France (Vestindien). — Hebe, Clausen, ank. Umeå 29./7. — Viking, Veber, ank. Brunsbüttelkoog 2./8.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 3. August 1909. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes

Forlang Priillatte eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 456 & 500.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clæifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

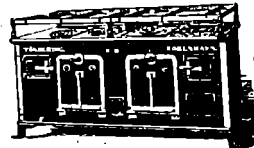
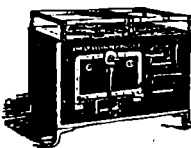
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORY 6 (HAFNIA) TLF. 997

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telt. 887.

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.

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.



faas hos de fleste af Landets
**Skibs- og
Provianteringshandlere**

Jacob Holm,
Renne. ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

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.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: "HOPPE"

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 0, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Bentins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Represent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)
Skibsmæglere

Telegr.-Adr.: „Holmström“.
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefuler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibserøeri.
Grundlagt 1857.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

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.

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.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5562

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 59.

Kjøbenhavn, Fredag den 6. August 1909.

16. 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 — Wire rope
Redningskrandse og Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilagor Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianderingsforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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.

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 Bunkere og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
-------------------------------	--	---	---	------------------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviandering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trafiks Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

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** 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 Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering.
Lager af Manila- og Hampfougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge **H. C. Lund.**
**Hud- og
Kønsygdomme,**
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træfres 12-2, 8-5 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
Københ. C. Telf. H. 1728.

Water clerk!

En Styrmand, 28 Aar, gift, søger til Foraaret Plads som Clerk i en Skibsprovianteringsforretning — enten hjemme eller i England — godt kendt med Branchen, taler perfekt Engelsk og Tysk samt skriver en smuk Haandskrift. Billet, mrk.: Styrmand 336", bedes indlagt paa „Dansk Søfartstidendes Kontor inden den 1. Oktober.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Koføed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmede.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK, STAMP. FABR. XANIA

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.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

En ældre Skibsfører,

som har en 36 HK. Motor, ønsker at faa denne anbragt i et Fartøj af passende Størrelse, samt at overtage samme som Skibsfører. Billet, mrk.: „324“, modtager Bladets Kontor.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagel behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmo 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Paralellealeer
Marinekikkerte.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørger.

Aalborg
A. Brøndum & Søn **Akvavitter.**

Skib til Salg.

Galease „Christine“ af Aarhus, drægtig 26 Netto Tons, laster 62 Tons d. w., god Sejler og godt udhalet, er paa Grund af indtrufne Omstændigheder til Salg. Henvendelse til Enkefru Rosenberg, Dynkarken 9, Aarhus.

Kjøbenhavns

Navigationsskole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af Sct. Annæ Plads

Telf.: Palæ 123 x.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegram-Adr.: „Danskellloyd“.

Motoren „Gideon“ er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 6. August 1909.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler under 31. Juli:

Under 28. Juni d. A. forelagde Ministeriet for Handel og Søfart Repræsentationen en fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe modtaget Skrivelse, hvori anholdes om Dispensation fra Lasteliniebestemmelsen for alle Sejlskibe, som ikke farer paa England. Repræsentationen anbefalede i Skrivelse af 13. ds., at denne Dispensation gaves saavel Sejl- som Dampskibe.

Fra nævnte Ministerium har Repræsentationen derefter modtaget nedenstaaende Skrivelse med Bilag:

Ministeriet for Handel og Søfart,
Kjøbenhavn, den 29. Juli 1909.

Under Dags Dato har man tilskrevet »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«s Afdeling for mindre Skibe saaledes:

»I Skrivelse af 20. f. M. har Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe anholdt om, at den Ministeriet for Handel og Søfart i Medfør af Bestemmelsen i § 5 i Lov af 14. Maj d. A. om Skibes Dybgaaende og Lastelinie tillagte Dispensationsbeføjelse maa blive benyttet til straks at fritage alle Sejlskibe, som ikke farer paa britisk Havn, fra Bestemmelserne i bemeldte Lov.

I denne Anledning skulde man, efter over Sagen at have brevskaftet med Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og Lasteliniekommissionens Lastelinieudvalg, tjenstlig fremsende hosfølgende Afskrift af den fra bemeldte Udvalg modtagne Erklæring, idet tilføjes, at Ministeriet kan tiltræde det af Lastelinieudvalget anførte.

Hvilket herved tjenstlig meldes under Henvisning til Fællesrepræsentationens Skrivelse af 13 d. M., idet man vedlægger Afskrift af Lastelinieudvalgets fornævnte Erklæring.

P. M. V.

H. Vedel.

Herschend,
kst. Fm.

Lastelinieudvalgets Erklæring, der er dateret 21. Juli d. A., er saalydende:

»Ved at fremsende det hoslagt tilbagefølgende Andragende, hvori Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe anholder om, at den Ministeren for Handel og Søfart ved midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie af 14. Maj d. A. § 5 tillagte Dispensationsbeføjelse maa blive benyttet til straks at fritage alle Sejlskibe, som ikke farer paa britisk Havn, fra Bestemmelserne i bemeldte Lov, har det høje Ministerium under Vedlæggelse af den ligeledes hoslagt tilbagefølgende Erklæring fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i Skrivelse af 19. d. M. udbedt sig Lastelinieudvalgets Ytringer meddelte.

I denne Anledning skal man — næst at henlede Opmærksomheden paa, at det af Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe synes overset, at det ogsaa fra den franske Regerings Side vil blive krævet, at danske Skibe, der anløber franske Havne, skal være forsynede med Lastelinie-

mærker — tjenstlig meddele, at Lastelinieudvalget ikke kan udtale sig for, at den ommeldte Dispensationsbeføjelse benyttes til i al Almindelighed og uden nogen Undersøgelse af hvert enkelt foreliggende Tilfælde at fritage alle Sejlskibe, der ikke farer paa britisk Havn, fra Overholdelsen af Lastelinieovens Bestemmelser. En saadan Udstrækning af Dispensationsmyndigheden synes at komme i Strid med Forudsætningen for Lovens Givelse og de under Rigsdagsbehandlingen fremsatte Betragtninger. Den synes derhos at maatte forudsætte, at der i et længere Tidsrum ikke kunde ventes i andre Lande at blive indført obligatoriske Bestemmelser om Lastelinie-mærke for alle Skibe, der anløber vedkommende Lands Havne, en Antagelse, der — som det vil være Ministeriet bekendt — er urigtig. Og endelig synes den let at ville kunne have til Følge, at der i Lande, hvor der i Øjeblikket haves Lastelinie-regler alene gældende for Landets egne Skibe, blev truffet Foranstaltninger, hvorved danske Skibe — ene af alle fremmede — behandlede i Lighed med Landets egne.

Lastelinieudvalget vilde derimod kunne anbefale, at der efter derom i hvert enkelt Tilfælde indgivet Andragende — under fornøden Hensyntagen til samtlige foreliggende Omstændigheder (Skibets Styrke, Rejsens Længde og Maal osv.) i saa vidt Omfang som muligt meddeltes Dispensation for alle søgaaende danske Skibe, baade Sejlskibe og Dampskibe, der farer paa saadanne Lande, i hvilke der ikke gælder obligatoriske Lastelinie-regler, men selv i saadanne Tilfælde maatte det forekomme Udvalget rettest, at Dispensationen kun meddeles »indtil videre« og da stedse alene for den Tid, Skibet gaar i den paa-gældende Fart.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe skriver til os d. 1. ds.:

Da vi har bragt i Erfaring, at Ministeriet for Handel og Søfart vil give Dispensation indtil videre fra Lastelinie-loven til de Skibe, som ikke gaar paa Havne, hvor tvungen Lastelinie kræves, og da dette endnu kun er Tilfældet med England og Frankrig, vil alle Skibe, som kun gaar i indskrænket Fart (Lindesnæs—Texel og i Østersøen til 58 Breddegrad) antagelig kunne opnaa saadan Dispensation, naar Skibet ellers er solidt og sødygtigt. — Det henstilles derfor til alle de mindre Skibe, som ikke farer paa England og Frankrig, snarest til Ministeriet for Handel og Søfart at indsende Ansøgning om Dispensation fra Lastelinie-loven, saa at Skibene ikke forsynes med Lastemærke. Ansøgningen bør skrives paa Stempel-papir til 65 Øre og ledsages af fyldige Oplysninger om den Fart, hvori Skibet agtes benyttet, Bygningsaar, Bygningsmateriale, Størrelse osv., muligvis Attester fra paa-lidelige Mænd om Skibets Soliditet.

Dette hedes bekendtgjort for Kolleger i videst mulige Omfang.

Svendborg, 1. August 1909.

L. Rasmussen,

Sekretær for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Den norske Lastelinie-Delegation, som har været i London og Paris for at forhandle med de engelske og franske Myndigheder om gensidig Anerkendelse af Landenes Lastelinie-regler, er nu kommet hjem igen, fortæller »Norg. Sjøft.« Det forlyder, at Delegationen saa-

vel i England som i Frankrig har maattet give efter paa flere Punkter i de foreslaaede Modifikationer i de norske Regler. Særlig skal det være gaaet ud over Trælastlinien, som man havde lovet sig saa meget af i England.

Den tyske Handelsmarines Officerer taler, og ikke helt med Urette, om Overproduktion i deres Stand, skriver »Hansa«, men saa gall som i England er det dog heldigvis ikke, tilføjer Bladet. Det hænder naturligvis i Tyskland, at Folk med Styrmandspatent maa fare som Matroser; men efter hvad »Liverpool Journal of Commerce« fortæller, er det hændet, at der om Bord paa et engelsk Skib fandtes tre Mand med Skipperpatent og to med Styrmandspatent, som alle gjorde Tjeneste som Matroser.

Dødsfald. Svendborg, 5. August. (R. B.). Grundlæggeren af Svendborg Navigationsskole A. O. Tuxen er i Nat afgaaet ved Døden, 80 Aar gammel. Afdøde var Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 4. August. (R. B.). Retten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 55,000 Kr. med Renter for Bjergning af Damperen »Zelandia«, der den 8. Marts d. A., Kl. 1 Middag, grundstødte paa Østsiden af Trindelgrunden ved Gjedser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Kaptajn Minor Rasmussen: I Henhold til det, som blev foretaget angaaende denne Sag i Bestyrelsesmødet i Gaar, og hvad jeg saa om den Sag dér, mener jeg, at der er en Ting i Hr. Konsul Lunds Skrivelse, som i alt Fald burde ændres lidt. Det er Spørgsmaalet om den udvidede Ekskens Frivillighed og Maaden, hvorpaa disse Eksaminer skal lages og Ekskensbeviser gives for dem. Jeg tror for mit Vedkommende, at det vilde være heldigere at komme nærmere ind paa Mindretalsbetænkningen dér, end Tilfældet er i Konsul Lunds Skrivelse om den foreliggende Sag. Jeg mener, at disse Eksaminer bør være frivillige og bør kunne tages enkeltvis. Jeg kan ikke rigtigt anerkende, at den anden Maade, som er fremsat, vilde være rigtigst. Jeg tror, at de fleste vil faa Udbytte deraf, naar Eksaminerne blev frivillige og kunde lages i hvert enkelt Fag for sig. Jeg ved ikke, om det kunde passe.

Konsul C. P. Lund: Vi talte om det i Gaar, og jeg erklærede den Gang, at det Punkt har jeg intel imod, det er i væsentlig Overensstemmelse med, hvad jeg har fremsat. Jeg siger udtrykkelig, at paagældende skal faa Bevis for hvert enkelt Fag, de har vist særlig Dygtighed i. I Realiteten er det nærmest det samme. Det kan jeg slutte mig til. Jeg skal samtidig sige, at min Mindretalsbetænkning skal være i Fællesrepræsentationens Besiddelse inden den 15. Juli. Jeg skulde helst have bestemt Svar her. Der er ikke senere Lejlighed for Generalforsamlingen til at udtale sig om den Sag.

Dirigenten: Jeg har det Indtryk af Hr. Lunds Foredrag netop paa det Punkt, Hr. Kaptajn Minor Rasmussen omtalte, og hvor Hr. Lund langerede Spørgsmaalet om det rent navigatoriske i Forhold til f. Eks. det maskinelle, at Hr. Konsul Lund var tilbøjelig til at mene, at det ikke var saa heldigt, at dette sidste blev frivilligt, men at Hr. Lund ikke var absolut afvisende over for Tan-

ken om, at det kunde blive frivilligt. Hvis altsaa Hr. Konsul paa det Punkt ændrede lidt paa sin Redaktion af Indstillingen for at imødekomme Hr. Minor Rasmussen, og det iøvrigt kunde harmonere med Stemningen i Forsamlingen, kunde Skrivelsen i sin Almindelighed vist være gældende.

Kaptajn Minor Rasmussen: Ja.

Translator Rasmussen: Jeg vil blot spørge, om d'Hr. ønsker eller anser det for gavnligt, at der her paa Generalforsamlingen blev vedtaget nogen Resolution om denne Sag. Jeg skal sige, hvorfor dette Spørgsmaal fremkommer. Fordi jeg paa Bestyrelsesmødet i December fandt mig foranlediget til at fremsætte en Resolution om det Spørgsmaal, idet jeg fandt det nødvendigt, at der blev gjort noget fra denne Side og ogsaa fandt det nødvendigt, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening tog bestemt Standpunkt. Saa formulerede jeg en Resolution, men der blev sagt, at den maatte hellere gaa ud til de forskellige Kredse eller Bestyrelsesmedlemmer, for at de kunde tage Standpunkt. Hvis imidlertid Forsamlingen ikke mener, der skal vedtages nogen Resolution, vil jeg frafalde Forslaget derom. I modsat Fald vil jeg tillade mig at oplæse Resolutionen. Iøvrigt kan jeg personligt tiltræde Hr. Konsul Lunds Opfattelse.

Dirigenten: Jeg skal gøre den Bemærkning, at mit principale Standpunkt var det, at jeg vilde henstille til Generalforsamlingen, om den i store Træk i alt væsentligt kunde slutte sig til det af Hr. Konsul Lund udtalte og de af ham fremhævede særlige Punkter. Hvis det ved Afstemningen viste sig, at Forsamlingen ikke kunde slutte sig dertil, kunde vi gaa til et subsidiært Forslag.

Translator Rasmussen: Vil Dirigenten ikke fremlægge mit Spørgsmaal for at høre, om Forsamlingen ønsker at forhandle om den af mig i sin Tid foreslaaede Resolution?

Dirigenten: Det beror paa, om man vil ind paa Detailler.

Translator Rasmussen: Det er ikke Detailler; det er blot i store Træk Sejlskibsfartens Stilling til det Spørgsmaal.

Mægler H. A. Hansen: Til Hr. Konsul Lunds Standpunkt maa jeg sige, at det i den oplæste Skrivelse kun er pointeret i ganske korte Træk, og at det jo kun er en lille Brokdel af, hvad der foreligger, hvad enten man tager Mindretallets eller Flertallets Indstillinger. Jeg formener, at der til Vedtagelsen af en Resolution maa udkræves en meget lang Behandling af de saa udviklede Spørgsmaal, tusindvis af Spørgsmaal, som vil komme til at foreligge. Konsul Lund oplæste kun sit Standpunkt lige over for Sætteskippereksamen og Styrmandseksamen, medens den ene Indstilling omhandler Sætteskipper- og Fiskeskipperproverne, Styrmandseksamen og endelig Skibsførereksamens 1ste og 2den Afdeling. En Forhandling herom, ved hvilken man skulde søge at blive enige om, hvad der vilde være det heldigste, vilde tage Uger. Jeg mener, at det vil være meget vanskeligt i denne Forsamling nu efter saa korte Ord at skulle afgøre, om man kan give sin Tilslutning eller ikke til Konsul Lunds Standpunkt. Og saaledes som Sagen staar, mener jeg, at det i og for sig vilde være urigtigt her at vedtage en Resolution derom. Det Materiale, som bør foreligge for at vinde Tilslutning eller Afslag, bør være saa fyldigt, at det vilde fylde Ark efter Ark. Naar man her tager Standpunkt, er det over for et i Fællesrepræsentationens eksisterende Mindretalsstandpunkt. Det finder jeg uheldigt, absolut uanset hvad Fællesrepræsentationens Flertal har vedtaget eller er blevet enig om. Jeg mener, at først naar Forslagene kommer frem for Regeringen og Rigsdagen, er Tiden til at tale om dem. Jeg mener, at det vilde være meget uheldigt, om man afstemte over Hr. Konsul Lunds Udtalelse.

Dirigenten: Jeg skal blot bemærke, at jeg er ikke blind for Hr. Mægler Hansens Synspunkt og heller ikke for Hr. Translator Rasmussens. Jeg skal gøre yderligere den Bemærkning til Hr. Mægler Hansen, at det Forsamlingen kunde udtale sig for ganske i Almindelighed, var kun de Spørgsmaal, som Konsul Lund havde berørt, nemlig Sætteskippereksamen og Styrmandseksamen, og det kunde ikke influere paa det øvrige af Kommissionens Arbejde, men selv paa de Punkter kunde der maaske ogsaa være Anledning til en mere dybtgaaende Diskussion, inden man vedtog en Resolution. Men man kunde gaa en Middevej og takke Hr. Konsul Lund for hans instruktive Foredrag, som toges til Efterretning, idet man overlod til Konsulen at skønne, hvorledes Stemningen havde været; det fremgaar jo af det stenografiske Referat; der vilde dér være et Spejlbillede deraf.

Skibsreder Carlsen: Jeg kan ikke slutte mig til Hr. Mægler Hansens Standpunkt, han vil jo have Eksaminerne udvidet saa meget, at ikke et Menneske vil faa dem. Konsul Lund udtaler udtrykkelig det, som vi ønsker, at vore Navigatorer skal hjælpe sig med for at blive Skipper og Styrmand. Det er Hovedpunkterne. Jeg vil paa det kraftigste anbefale, at vi her i Dag slutter os til det, Hr. Konsul Lund har fremført.

Translator Rasmussen: Hvis jeg har forstaaet Hr. Mægler Hansens rigtigt, maa jeg sige, at jeg slaar uforstaaende over for denne Sag. Jeg havde ment ved Bestyrelsesmødet i December, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening tilsidst maatte tage bestemt Standpunkt til Spørgsmaalet, og denne min Resolution, som er holdt i store Træk, blev forelagt den 18. December paa Bestyrelsesmødet og blev dér afvist med den Motivering, at den skulde forelægges Kredsen og Bestyrelsesmedlemmerne, for at de kunde tage Standpunkt. Maa jeg spørge med hvilken Motivering skyder man den fra sig? Er den ikke forelagt Bestyrelsesmedlemmerne og Kredsen, saa at de kunde tage Standpunkt til den?

Konsul C. P. Lund: Det Spørgsmaal, jeg har rettet til Forsamlingen er jo dette: Vil d'Herre være med til, at Flertallet i Fællesrepræsentationen indgaar til Regeringen med et Andragende om at faa Maskineksamen og Styrmandseksamen udvidet, eller stemmer De for, at vi holder paa mit Standpunkt? Jeg kunde gaa i Detailler, men Mødet er trukket saa langt ud, at skulde man begynde paa Enkeltheder, saa blev De vist allfor trætte. Ellers kunde jeg udførligere begrunde mit Standpunkt. Hr. Mægler Hansen hører jo til Flertallet i Kommissionen af 1904, der gaar stik imod min Opfattelse. Der er ikke ret mange, som har kunnet slutte sig til Kommissionsflertallets Betænkning. Hvis jeg igennem Fællesrepræsentationen skal indgaar til Ministeriet med min Mindretalsindstilling, maa jeg have noget at støtte mig til, saafremt den skal gøre nogen Gavn. Kan jeg ikke faa Generalforsamlingens Tilslutning, kan jeg lige saa godt holde min Mindretalsindstilling tilbage. Saa gaar Sagen sin Gang, saa er der ingen, der har sagt noget imod Flertalsindstillingen. Senere at tale med om Tingene er for sent. Saa er Bestemmelsen taget, og saa gaar Regeringen ikke hen og forandrer den. Det har vi set ved den midlertidige Lov om Lastelinie. Den gaar ikke hen og foretager en Forandring paa en Studs. Det maa afgøres helst med det samme, om De slutter Dem til det, jeg i korte Træk har oplæst, andet søger jeg ikke Støtte til: at Sætteskippereksamen kommer til at gælde indtil Linien Lindesnæs—Texel, og at almindelig Styrmandseksamen giver Ret til at fare i uindskrænket Fart, blot med den Forandring, at det ikke skal være afgørende, om vedkommende har bestaaet Maskineksamen, og saa til Slut, at hvis Regeringen har Lyst til at oprette en frivillig 2den Afdeling, synes jeg, det er rimeligt, at det sker, men det maa altsaa blive

saaledes, at det gøres frit for vedkommende, der frekventerer disse Skoler. Vi skal ikke have de mange Klasser, jeg finder, det er nok med Sætteskipper- og Fiskeskipperproverne og den almindelige Styrmandseksamen og saa denne frivillige 2den Afdeling. Det er noget lignende, som man har i England, hvor man har Stillingen Extra m a s t e r. Den Eksamen bliver ofte forlangt af Folk, der skal føre Udvandrer dampere.

Jeg vilde gerne bede om et Svar, om De slutter Dem til Hovedpunkterne i min Udtalelse, saa at jeg f. Eks. kunde skrive underneden: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling slutter sig til ovenstaaende Mindretalsindstilling og ønsker meget, at Ministeriet vil tage Hensyn dertil.

Havnefoged Møller: Saa vidt jeg forstod, er det Hr. Konsul Lunds Mening, at det skal forlanges af den, som indstiller sig til Styrmandseksamen, at han skal have Maskinlæren med. Vi har stadig arbejdet paa at faa Maskineksamen borttaget fra Styrmandseksamen. Jeg hørte en Udtalelse fra Hr. Lund, som gik ud paa, at Folk har lettere ved at tage Maskineksamen i en ung Alder; altsaa maa det ligge i Hr. Konsulens Tanke, at denne lille Eksamen, for saa vidt vedkommende har Evner, skal tages tilligemed den almindelige Styrmandseksamen. Det er imidlertid saa ofte Tilfældet, at unge Sømand har Midler til at tage den almindelige Eksamen, men naar Maskineksamen kommer til, har de hverken Tid eller Midler til at tage den, og de vil altsaa hverken kunne blive Styrmand eller Skibsførere, hvis Maskineksamen er nødvendig dertil. Men naar de kan nøjes med almindelig Styrmandseksamen, er der mange, som kan skabe sig en Eksistens som Styrmand og Skibsførere, lad være, at det saa bliver i mere indskrænket Fart, under mere indskrænkede Forhold. Derfor er det vor Tanke og har altid været, at Maskineksamen skulde være frivillig, ikke være tvungen. Naar vi mener, at vedkommende ikke skal kunne falde paa Maskineksamen, er Meningen dog ikke, at han skal have studeret dertil. Det er nelop vorl Ønske, at de skal undgaa det Studium, som den Eksamen vilde medføre, de skal kunne tage Styrmandseksamen og blive Skibsførere under visse Forhold uden at have taget Maskineksamen.

Konsul Lund: Jeg mener kort og godt, at en Mand, der kan bestaa Navigationseksamen, ikke skal kunne falde, fordi han ikke har Maskinuddannelse. Jeg mener, at naar han har bestaaet Styrmandseksamen, maa han siden, for han faar Bevis til at føre Skib i uindskrænket Fart, tage Maskineksamen. Jeg husker godt de Tanker om at spare ham for disse Udgifter, men jeg mener, at vi gør Sømanden en Bjørnetjeneste ved at fritage ham for Maskineksamen, for i ældre Aar er det ofte vanskeligt for ham at faa den. Jeg mener, at vi ikke skal knappe for meget af paa, hvad der fordres; vor Lærdom er ikke for glimrende.

Havnefoged Møller: Det har vi ofte drøftet. Man har stadig holdt paa, at Maskineksamen skulde være frivillig, ikke tvungen.

Dirigenten: Kunde vi ikke sige, at under Hensynet til den stedfundne Diskussion, af hvilken der kommer til at foreligge stenografisk Referat, slutter man sig til Indholdet af Hr. Konsul Lunds Foredrag og tager det iøvrigt til Efterretning for Sagens videre Behandling?

Konsul Lund: Her foreligger et lille Ændringsforslag fra Hr. Translator Rasmussen, der gaar ud paa, at der i Afsnit 5, 2det Stykke i min Mindretalsindstilling kommer til at staa: »At den nuværende almindelige Styrmandseksamen bibeholdes med den Uddannelse og den Rettighed, der findes i Øjeblikket, og efter Sejlsads som Styrmand giver Ret til at føre Skib i uindskrænket Fart; dog skal det ikke være afgørende, om vedkommende har bestaaet Maskineksamen«.

Maa jeg samtidig akceptere en anden Tilføjeelse, saaledes, at 3die Stykke kommer til at lyde saaledes: »At Staten opretter en frivillig 2den Afdeling, hvor Uddannelsen og Opholdet betales af Staten. Denne Afdeling maa kunne absolveres ved alle Skoler, idet Mindretallet maa holde paa absolut Ligeberettigelse for alle Skoler«.

Havnefoged Møller: Naar det blot er præciseret, at Maskineksamen ikke skal være tyngtet Fag.

Dirigenten: Hr. Møllers Standpunkt vil blive præciseret som ethvert andet Standpunkt i Referatet.

Forsamlingen gav sin Tilslutning i den af Dirigenten foreslaaede Form. (Sluttes.)

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for August Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Luftrykforholdene viser i August, ligesom i Juli, kun ringe Forskel for de forskellige 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 passataglige Nordenvinde. Øst for Madeira er Passaten nu for det meste noget kraftigere end Vest for Øen, men længere mod Syd forsvinder denne Forskel. Paa Sejskibruten ligger Sydgrænsen for NØ. Passaten nu gennemsnitlig paa 14,5° N. Br. og SV. Monsunens Nordgrænse paa 11,7° N. Br. SØ. Passaten bøjer uden nogen tydelig Grænse over i SV. Monsunen paa c. 5° N. Br.

Storme er endnu sjældnere end i Juli; kun Sydøst for New Foundlands Bankerne forekommer mer end 5 pCl. 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 pCl.) 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 pCl. og over) har man paa 45°—50° V. Lgd., altsaa ved Østranden af Bankerne, hvor man finder de laveste Vandtemperaturer umiddelbart ved Siden af Golfstrømmens varme Vand. Paa selve Bankerne er Taagen slet ikke saa hyppig; man regner her og ved Sydkysten af Ny Skotland med en Taagehyppighed af c. 25 pCl. Ved Cabot Strædet er Hyppigheden sandsynligvis under 20 pCl.

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 Bredde.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. Juli, at Ismasserne især de svære Pakis-Marker ved Kysten af New Foundland og paa Bankerne, har været i Aflagende, dog er der endnu paa de forenede Damperruter og i Belle Isle Strædet megen Is.

Skibe maa ogsaa i August Maaned være opmærksomme paa Isfaren, som ganske vist er ringere end hidtil.

Fragtmarkedet.

Endelig udlostes alle interesserede Parter af Spændingen med Hensyn til, om der skulde blive Kulstrejke i Skotland eller ikke, idet Meldingen d. 30. f. Md. indløb, at Grubeejerne og Arbejderne var bleven enige. Man kan indenfor Skibsfartskredse kun være tilfreds over, at Konflikten afværgedes, thi i modsat Fald, havde Strejken maaske forplantet sig til ogsaa at omfatte England & Wales, hvilket vilde have været en sand Kalamitet. Det er endnu kun smaat med Kullaster til Østersøen, og Raterne er under al Kritik slette, saa at en Del Dampere er gaaet ballastet til Østersøen, men forlubaentlig vil Forholdene i den nærmeste Fremtid rette sig, saa meget mere, som det nu endelig er forbi med de mange »holidays« paa de forskellige Pladser. Til Middelhavet er Kulfragterne ogsaa elendige, og Eksportorerne sikrer sig med største Lethed af den Tonnage, de vil have, til meget billige Fragter. Hvad de hjemgaaende Markeder angaar, da er det i Øjeblikket nærmest Sortehavet etc., der tager Redernes Interesse fangen, og Fragterne har da ogsaa yderligere Fremgang at opvise i Ugens Løb. Der ventes iøvrigt at ville blive endnu hurtigere Korntilforsler i næste Maaned, og der er derfor al Udsigt til, at vi da vil faa endnu højere Rater at se, særlig hvis Middelhavet, som i den senere Tid har vist meget ringe Aktivitet, ogsaa moder op med mere Begær. La Plata Markedet er faldet fuldstændigt sammen, og Tonnage er næsten ikke til at placere for nogen Pris. I alle andre Retninger er der intet hændet af særlig nævneværdig Betydning.

Det østlige Marked lager kun meget faa Baade. For Ris fra Haifong til 2 franske Havne betales 24/ á 24/6 og for Sukker fra Java til U. S. eller Europa 25/ pr. August/September. Bombay livløs; sidst betalte Rate er 14/ for Hvede til Hull.

Sortehavet etc. ligger højere og bedre end for en Uge siden, og der har fundet en anseelig Række Befragtnings Sted. Fra Odessa eller Nikolajeff er Raten efterhaanden kommet op paa 8/9 London eller Rotterdam. 9/3 Hamburg for store August Baade paa op til over 7000 Tons, medens der betales 10/ N. C. pr. September for et Parti 3200 Tons Baade. Azow var de sidste Dage knap saa rolig som Ugen forud, men Raterne er steget 3 d., fordi Sortehavet tog en Del Tonnage, og der kan nu faas 9/9 N. C. eller »any« for »handy« Størrelser, 9/6 for større Baade, alt pr. August. Til Bergen direkte fra Azow betales 10/6 for en prompt 4900 Tons Baad. Donau stille paa Basis af 9/6 L. H. A. R. 10/ Hamburg, prompt.

Middelhavet har kun lidt at byde paa, men Raterne er kommet lidt op paa Grund af Begæret fra Sortehavet. For Erts betales 5/6 Bona/Rotterdam, 5/ Alger/Jarrow. 5/4½ Malaga/Rotterdam. Fra Torrewieja betales 7/6 for Salt til Kalkutta (5800), 16/ 3 Pladser River Plate (5500). Fra Bilbao gores der ikke meget, og sidst betalte Rate er 4/ Middlesbro, 4/3 Grangemouth. 3/7½ Newport.

Nordamerika viste en Kende mere Liv de sidste Dage, men der mangler endnu meget i den rigtige Fart i Befragtningen. Kanada er lidt højere, idet der pr.

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 Øjeøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Al-stande i Sømil (Sm), Kæbellængder (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.

1748. Midlertidige Bestemmelser for Farvandsløsning.

1. Der er meddelt Fyederikshavns—Hirsholmenes og Nyborg Lødslerer Tilladelse til at foretage gennemgaaende uafbrudte Løsninger fra Skagen gennem Kattegat og Store-Bælt til Albuen eller Gulstav, Gjedser og Bornholm, og omvendt samt fra Schultz's-Grund gennem Store-Bælt til Albuen eller Gulstav, Gjedser og Bornholm og omvendt, dog med den Indskrænkning, at S-gaaende Farvandsløsninger fra Schultz's-Grund af Skibe, der ønsker at foretage Tilbagerejsen fra Østersøen ad en anden Vej end Store-Bælt og Lille-Bælt, tilfaldt Lødserne ved Helsingørs Lødseri.

Det er tilladt Lødserne at gaa om Bord i de Skibe, der maatte ønske snaudan Farvandsløsning, hvortil Lødsriet er berettiget, saavel paa ethvert af de nævnte Strækningers Yderpunkter — ved Skagen, Schultz'sgrund, Albuen, Gulstav, Gjedser og Bornholm — som i udenlandsk Hav. I Skibe, der ønske Farvandsløsning fra Schultz's-Grund, kan Lødsraet gaa om Bord allerede ved Skagen for at kunne være rede til at begynde Løsningen fra det angivne Sted, og Lødsr. der kommer S. fra, og hvis Farvandsløsninger er bestemt til at ophøre ved Schultz's-Grund, kan følge med Skibet til Skagen, hvor Afslutning finder Sted.

Bestillinger paa disse Farvandsløsninger kan tilstilles enten vedkommende Lødseri eller Overboisen i det V.-lige Distrikt.

2. Der er meddelt Helsingørs Lødsri Tilladelse til at foretage gennemgaaende uafbrudte Løsninger fra Helsingør N. om Sjælland gennem Store-Bælt til Albuen eller Gulstav, Gjedser og Bornholm og omvendt samt gennemgaaende uafbrudte Løsninger fra Skagen gennem Kattegat og Øresund til Falsterbo og Bornholm og omvendt. De er desuden berettiget til gennemgaaende uafbrudte S-gaaende Løsninger gennem Store-Bælt fra Schultz's-Grund til Albuen eller Østersøen ad anden Vej end igennem Store-Bælt og Lille-Bælt.

Det er tilladt Lødserne at gaa om Bord i de Skibe, der maatte ønske snaudan Farvandsløsning, saavel paa ethvert af de nævnte Strækningers Yderpunkter — Skagen, Helsingør, Schultz'sgrund, Albuen, Gulstav, Gjedser og Bornholm — som i udenlandsk Hav.

*) Reduktionslabel for Omsæling af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

km to Steder er der over 5,5 m. Der er Lødsstavng for Skibe, der stikker over 2,4 m. Naar man nærmer sig Barren, skal Signal for Skibets Dybgaaende hejses. Lødserne styrer selv Skibet. 20° 19' S. Br. 40° 19' V. Lgd.

1770. Oplysning om Grunde. Ancud Golf. Chili. 4,5 m Grunde, som paa Kortet er angivet midt i Abtao Channel, 1 Sm N. 26° Ø. fra Quilque Point, Abtao Island, findes ikke. Der er 40 m paa Stedet. 41° 49' S. Br. 73° 20' V. Lgd. En Klippe, der falder for, ligger V. for Hualailine Point. 42° 1' 50" S. Br. 72° 43' 50" V. Lgd. Pucque Point, Colliline Bay, strækker sig 2 Kbl længer NØ. ud end angivet paa Kortet. 41° 47' S. Br. 73° 22' V. Lgd.

1771. Grund findes ikke. Limari Shoal. Talara Bay. Peru. Limari Shoal, 8 Sm N. 38° V. fra Talara Fyr, findes ikke. 4° 28' S. Br. 81° 20' V. Lgd. En Grund med under 9 m Vand strækker sig mere end 1 Sm V. ud fra Punta Lobos, Lobitos Cove S.-Punt.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1772. Vrag borttaget. Poror. Kap Promontora. Istrien. Østerrig-Ungarn. Vraget af Damperen »Lusitania«, der laa 2½ Kbl N. 74° Ø. fra Poror Fyr, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1380. Kjøbenhavn 1909).

1773. Fyr tændt. Stomorska Bucht. Den Solta. Pan Ø.-Spidsen ved Indløbet til Stomorska Bucht, 11 m fra Kysten, er paa en Fyrpæl tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 Sm. 43° 22' N. Br. 16° 21' Ø. Lgd.

1774. Fyr tændt. Kamenjak. Premuda. Ved N.-Spidsen af Øen Kamenjak, NV. for Øen Premuda, er tændt et hvidt Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 3 Sek. Det vises fra en 8,5 m høj Søjle med rolt Fyrlys, som staar 31 m fra Kysten. Flammens Højde: 12 m. Synsviddelen: 8 Sm. 44° 21' N. Br. 14° 34' Ø. Lgd.

1775. Fyr forandret. Kamuisch Burnu. Kertch Stræde. Rusland. Kamuisch Burnu forreste, hvide, faste Ledefyr lyser nu kraftigt fra S. 21° Ø. til S. 42° Ø., og svægt over 2° V. for og over 5° Ø. for dennee Vinkel. 45° 14' N. Br. 36° 24' Ø. Lgd.

1776. Telegrafkabel flyttet. Kertch—Yenikale Channel. Kertch Stræde. Telegrafkabet mellem Ak Burnu og Tannan Lødsby er flyttet 6 Kbl V. hen. Ak Burnu: 45° 19' N. Br. 36° 29' Ø. Lgd. Kabet er afmærket med sorte og gule Spiritouder med sort Flag.

1777. Grund afmærket. Berinch Spit. Genichesk. Azovske Hav. 5,5 m Grundens ved Adgangen til Genichesk er afmærket med en sort Spiritoude med Kegle, 12½ Sm S. 61° Ø. fra Berinch Fyr, 45° 59' N. Br. 35° 18' Ø. Lgd., og med en sort Spiritoude med Kegle, 1½ Sm V. for den førstnævnte.

1778. Grunde. Tangor Bay. Marokko. I Tangor Bay ligger en 8 m Grund 5,5 Kbl N. 67° Ø. fra Fyret paa Molehovedet. 35° 47' N. Br. 5° 48' V. Lgd. Der er under 1,5 m 4,5 Kbl N. 51° V. fra Fort Arabi el. Said. Den lille Tonde 7½ Kbl S. 87° Ø. fra Fyret paa Molehovedet er inddrægt.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1779. Losseplads. Aden Outer Harbour. Gulf of Aden. Lossepladsen i Aden Outer Harbour ligger N. for en Linie fra Anadyr Fyrskib til Pinnacle Rock, og V. for en Linie mod N. fra Fyrskibet til Land. Anadyr Fyrskib: 12° 47' N. Br. 44° 57' Ø. Lgd.

Bestillinger paa disse Farvaudslosninger kan tilstilles enten Lodsretiet eller Overlofsen i det U-lige Distrikt.

3. Der er meddelt Fredericia Lodsret Tilslæelse til at foretage fremnævnte naturfunde Lodsninger fra Skagen gennem Kattegat og Lille-Bælt til den 5-lige Udgang af Lille-Bælt og omvendt.

Der er tilladt Lodsret at gaa om Bord i de Skibe, der maatte ønske snarere Farvaudslosning, snarvel paa ethvert af den nævnte Strækning's Yderpunkter, som ogsaa i udenlandsk Havn.

Bestillinger paa Farvaudslosning kan tilstilles enten Lodsretiet eller Overlofsen i det V-lige Distrikt.

Betaling for Farvaudslosning erlægges efter de derfor fastsatte Takster.

Hen- og Hjemrejsespørgs erlægges efter Overenskomst, og som Grundlag for denne fastsættes følgende Regler:

Betalingen for selve Rejsen beregnes efter Prisen for anden Kl. Jernbane og Kalytsplads paa Dampskibe, hvortil kommer 5 Kr. daglig i Kostspørgs, snarvel Rejsen varren, og hidtil vedkommende Lods indgaar i, eller efter at han er udsat af Forplejning i Skibet.

Disse Bestemmelser, der træder i Kraft den 1ste September d. A., er foreløbig gældende for et Aar.

1750. Lystønden »Nordre-Flint« udlagt. Sundet. Lystønden »Nordre-Flint« er udlagt paa Stationen.

1751. Foretaende Tænding af Fyr. Røykjænes og Guldverdens. Island. I Efteraaret 1909 tændes paa Guldverdens en Fyrligte, som hver 2 Sek. viser Et-Lyn af 0 Sek., Varighed, og paa Røykjænes, neden for Skafell, en Fyrligte (som Bliffr), der hver 5 Sek. viser Et-Lyn af 0 Sek., Varighed. (Kort Nr. 46, 55, 87, 114 og 198).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1752. Fyr forandret. Tinters. Finske Bugt. Finland. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Tinters Fyr forandret til at vise To-Blink over Grunden Neugrund, og Et-Blink over Grunden Aansli. (Kort Nr. 135.)

1753. Grund afmærket. Kertel. Dagø N. Rusland. Paa Kertel Red ligger en 2^a m Sten fra Hissar Baake i N. 73 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Baaken ved Kap Kertel i N. 19 $\frac{1}{2}$ ° V. Stenen er afmærket med en rød Stage med sort Kors. (Kort Nr. 205.)

1754. Taagesignal gives midlertidig ikke. Marienleuchte. Fehmarn. Tyskland. Fra 16de til 20de August 1909 gives intet Taagesignal ved Marienleuchte Fyr.

1755. Forandring af Fyr. Wester Markeldorf. Fehmarn. Fra 6te til 15de August 1909 formindres Wester Markeldorf Fyr, og i den Tid kan Fyret være uregelmessigt. (Kort Nr. 116 og 125). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1325. Kjøbenhavn 1909).

1756. Forandring i Afmærkning. Aare Sund. I Aare Sund er den røde Spirtonde med Ballon, mærket K. inddraget. Spirtonden, mærket L, har nu K. og Spirtonde M, har L. som Topbeholdelse. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 223).

1757. Baake forandret. Lindetrum. Aare Sund. Baaken paa Lindetrum er nu sort og hvid vandret stribet.

III. Nordseen, Nordhavet og Hvide Hav.

1758. Fyrskibet »Geniusbank« midlertidig ombyttet. Jade. Tyskland. Fyrskibet »Geniusbank« er midlertidig ombyttet med et tremastet Reserverfyrskib.

1759. Vrag. Fyrskibet »Halsbro« NY. England. Underrandsbaaden C 11 ligger sunket 4 $\frac{1}{2}$ Sm N. 60° V. fra Fyrskibet »Halsbro«. Vraget er ikke nogen Fare for Skibsarten, men Skibe skal holde sig klar af Bjergningsstøtterne. 53° 0' N. Br. 1° 29' Ø. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1760. Fyrs Karakter. Swakoppund. Afrika. Swakoppund Fyr er et hvidt Lynfyr, som hver 10 Sek. viser To-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 7 Sek., 22° 40' 32" S. Br. 14° 31' 29" Ø. Lgd.

1761. Fyr tændt. Chat River. River St. Lawrence. Canada. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Cape Chat Landskabs Værft. Plannens Højde: 7 $\frac{1}{2}$ m. Synsviddet: 6 Sm. 6 m høj Fyrpæl. 49° 6' 45" N. Br. 66° 41' 50" V. Lgd.

1762. Lystønder udlagt midlertidig. St. Thomas de Montmagry. River St. Lawrence. To hvide Lystønder, der viser rødt Lys med hyppige Formørkelser, er til Brug ved Uddybningsarbejder udlagt ved N.-Siden af Hovedløbet ovenfor Byen St. Thomas de Montmagry, paa 47° 0' 49" N. Br. 70° 37' 5" V. Lgd. og 47° 0' 25" N. Br. 70° 38' 10" V. Lgd.

1763. Fyr forandret. Fishing Point. Pugwash Harbour. Northumberland Strait. Nova Scotia N.-Kyst. Pugwash fiske Fyr paa Fishing Point er forandret til et hvidt Fyr med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 4 Sek. Synsviddet: 12 Sm. Linsespjænt af 4de Orden.

1764. Tønde udlagt. Belle River. Northumberland Strait. Prince Edward Island S.-Kyst. En sort Slumpønde, mærket »Belle Rivon«, er i 4 $\frac{1}{2}$ m Vand udlagt S. for Belle River Bølgevæder. Fra Belle Point i N. 78 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Nicholas Point i S. 49° Ø. 45° 58' 12" N. Br. 62° 50' 20" V. Lgd.

1765. Tønder udlagt. Cockerwit Passage. Nova Scotia SV-Kyst. En rød Slumpønde er udlagt ved N.-Linden af Bon Portage Island N.-Barre. En sort Slumpønde er udlagt ved S.-Enden af Robison's Ball S.-Barre. En sort Slumpønde er udlagt ved Ø.-Siden af Barrel Rock, som ligger $\frac{1}{2}$ Sm Ø. for Stony Island.

1766. Klokketønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. Pettidøgrat Inlet. Madame Island. Nova Scotia S.-Kyst. Klokketønden ved det S-lige Indløb til Pettidøgrat Inlet er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Lys- og Klokketønde, som ligger i 18 m Vand.

1767. Tønde udlagt. Minndie Point. Gumberland Basin. Bay of Fundy. Nova Scotia. En rød Slumpønde er i 7 $\frac{1}{2}$ m Vand udlagt $\frac{7}{8}$ Sm NV. for Minndie Point. 45° 47' 45" N. Br. 63° 23' 50" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaimiske-Hav.

1768. Forandring i Afmærkning. Santa Marta Harbour. Colombia. Paa Kanten af Grunden ud for Byen er rejst en Baake med Tavle, mærket »Ejige of sibal 20 feet«, 8 Kil S. 74° Ø. fra Morro Grande Fyr, og i N. 29° Ø. fra Skiftet paa San Fernando Point. 11° 15' N. Br. 74° 13' V. Lgd. Fortøjningen er flyttet 1 $\frac{1}{2}$ Kil N hen og ligger nu 5 $\frac{1}{2}$ Kil N. 34° V. fra Katedralsen.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1769. Dybde. Lødsen. Port Victoria. Espiritu Santo Bay. Brasilien. Paa Ankerpladsen ved Victoria er Dybden betydelig mindre end angivet i Kortene,

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1780. Lystonde flyttet. Banka Ø.-Kyst. Den hvide Lystonde, der viser hvidt Lys med Formarkelser, Ø. for Karang Merah, er flyttet 2500 m Ø. hen, til 2° 1', 7" S. Br. 106° 16', 7" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Solaronde« Nr. 1509. Kjøbenhavn 1909).

1781. Tændes Plads, Langkatrivier. Sumatra Ø.-Kyst. Stumptonen ved NV-Pynten af Grunden Ø. for Indløbet til Langkatrivier ligger 4300 m N. 5° V. fra Fyrbuaken paa den venstre Bred. 4° 4', 3" N. Br. 98° 28', 5" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Solaronde« Nr. 915. Kjøbenhavn 1909).

1782. Forestaaende Belysning. Hongkong Harbour. China. Paa Kaulung Halvo, paa Blackhead Hill, tæt N. for Vejrsignalmasten, er opført et rødt Fyrtårn, hvorfra skal vises et Blinkfyrt, den hver 10 Sek. viser Tre-Blink, Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 48 m. Lyset bliver hvidt fra N. 81° Ø. til N. 89° Ø. over det dybe Vand mellem Cust Rocks og Belcher Ridge, i øvrigt rødt. 22° 17' 52" N. Br. 114° 10' 27" Ø. Lgd. Den røde Spidstone S. for Cust Rocks skal ombyttes med en rød Lystonde, der viser rødt, fast Lys.

1783. Afmærkning forandret. Tsung Ming Crossing. Yang Tse Kiang. West Spit Lystonde, der ligger 1,5 Sm N. 50° V. fra Quarantine Baake, er inddrøget. Second Crossing Tønde er ombyttet med en Lystonde, der ligger 1½ Sm N. 4° Ø. fra Quarantine Baake. First Crossing Tønde er flyttet 2 Kbl S. 37° V. hen og ligger nu 2,5 Sm N. 36° Ø. fra Quarantine Baake. Quarantine Upper Tønde er flyttet 4 Kbl N. 53° V. hen og ligger nu 1,5 Sm S. 59° V. fra Quarantine Baake, som ligger paa 31° 26', 2" N. Br. 121° 31', 7" Ø. Lgd.

1784. Fyr forandret. Ishikari. Hokushu V.-Kyst. Japan. Ishikari midlertidige Fyr er slukket og det nye Fyr tændt. Det er et hvidt Blinkfyrt, der hver 25 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 15 m. Synsviddens: 12 Sm. Det lyser fra S. 43° V. gaaenem V. og N. til N. 47° Ø. Hvidt, cylindrisk, c. 12 m højt Tårn paa V.-Siden af Ishikari River Munding. 43° 15' 39" N. Br. 141° 21' 33" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1785. Karantænebestemmelser. Færøerne. — Justitsministeriet har den 24. Juli 1909 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Anledning af de senest foreliggende Meddelelser om Koleræens Udbredelse i Rusland bliver Bestemmelserne i Lov af 8de Januar 1872 om Foranstaltninger til at forhindre den asiatiske Koleræ Indbringelse til Færøerne m. m., jfr. Bekendtgørelse af 16de Oktober 1879, herved satte i Kraft med Hensyn til alle Skibe, der ankommer til Færøerne fra Archangel og Riga.

De anførte Bestemmelser er herefter i Virksomhed over for samtlige øgyptiske Havne, St. Petersburg, Kronstadt, Archangel og Riga. Tyskland. — Riga er erklæret for kolerasmittet. Skibe, der ankommer fra Riga Havn, underkastes Legeeftersyn.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

Norge:

N Beskrivelse av Farvandede i Laugesund, Brevik og Forsgrund Lods-oldermandskaper. 1909.

Tyskland:

N Segelhandbuch für das Ostelimesische Meer. 1909. Pris: 4,50 M. England:

August sidst sluttedes til 32/6 á 33/ fra St. John, 38/3 fra Miramichi til Englands Vestkyst. En enkelt Kornlast (ca. 23,000 Qrs.) sluttedes til 1/7½ udsøgt Havn pr. August. Bomuldspladserne har endnu ikke begyndt at røre paa sig. Golfen er omtrent uforandret. Trælaster betalte bl. a. 71/3 á 72/ Basis een Lossehavn til U. K. eller Kontinentet, medens 105/ á 108/9 betaltes til River Plate. Paa Netto Charter sluttedes der lidt til 8/9 á 9/ pr. August, 9/6 pr. Oktober til U. K. eller Kontinentet.

La Plata ligger saa usselt som tænkes kan. Der er næsten ingen Laster af saa, og ledig Tonnage hober sig mere og mere op. Fra San Lorenzo accepteredes sidst saa lavt som 9/9 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, fra Colastine 11/, medens en 5,500 Tons Baad accepterede 9/6 til Danmark Basis én Lossehavn.

Østersømarkedet holder sig i omtrentlig uforandret Tilstand. Den store Generalstrejke i Sverrig lægger nok en Del Hindringer i Vejen for Eksporten fra dette Land for Øjeblikket, men det menes almindeligvis, at Strejken ikke vil blive af lang Varighed, og naar først normale Forhold atter indtræder, vil der uden Tvivl blive sat saa meget mere Pres paa Afskibningerne. Der er fremdeles ikke saa faa Trælaster fra Finland og Rusland, men derimod er Eksporten af Korn fra St. Petersburg noget mindre i Øjeblikket, da Købmændene ikke realiserer meget til de nuværende Priser. Det formenes dog, at der senere hen vil komme meget Korn til Afskibning. Raten er fremdeles 1/1½ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen eller Hamburg. Pulpwood betaler Mk. 23 til Rotterdam og Kortprops til Østkyst Kulhavn 26/ pr. indlagten Favn. Riga, Libau og Windau er uforandrede. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten nævner vi: Frederikshavn og Kotka/London, 22/ D. B. B. (530) Frede-

rikshavn/Tyne eller West Hartlepool, 24/ Favn Kortprops (750) Åbo/Antwerpen, Pres. 29½ D. B. 1/2 Boards (360).

Kulfragterne er lige miserable til Middelhavet og Østersøen, og meget lave Rater har været akcepteret, men forhaabentlig vil Forholdene i hvert Fald for Østersøens Vedkommende snart bedres. Til La Plata er Fragterne højere, og til Østen omtrent uforandrede. Fra Østkysten sluttedes bl. a. til 3/ á 3/3 Kronstadt, 3/7½ Riga (2,000), 3/9 Libau, 3/3 á 3/6 Swinemünde, 3/9 Ørnskjoldsvik (3,500), 5/3 Konigsberg By (1,200), 4/7½ Faaborg (500), 3/6 Aarhus (1,800), 3/6 Lübeck (2,800), 3/4½ St. Nazaire (4,200), 4/6 á 4/7½ Lissabon, 4/9 á 5/ Genua eller Savona, 5/ Marseille, 4/7½ Neapel (4,100). Blandt Befragtningerne fra Cardiff nævner vi: 3/6 Antwerpen (1,600), 5/9 Gibraltar (1,300), 6/ Barcelona, 4/10½ á 5/1½ Genua, 5/4½ Triest, 4/6 Konstantinopel, 3/9 Malta, 4/6 Aleksandria eller Port Said, 8/3 á 8/4½ Colombo eller eller Bombay, 12/6 á 13/ nedre La Plata Havn, 14/ Rosario.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsfører fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

- N Supplement, 1909, relating to the Arctic Pilot, Vol. I. Second Edition 1907. Corrected to July, 1909.
Frankrig:
- N 5190 Golfe de Marseille.
N 5309 Du cap de la Clévre à Andierne. Chaussee de Sein et Raz de Sein.
R 5098 Rade de Brescon (Côte Sud de France).
+ 3525 Chaussee de Sein.

Søkort-Arkiivet.

Paa Søkort-Arkiivet er udkommet:
Kort Nr. 55. Island og Færøerne. Ny Udgave. 1909. 1 : 1,150,000. Pris: 3,67 Kr.
Kort Nr. 114. Island med omgivende Dybdier. Ny Udgave. 1909. 1 : 1,150,000. Pris: 3,67 Kr.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tintolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.
Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 31./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 31./7. til Cartagena. — Algarve, Borries, afg. Gibraltar 4./8. til Cadiz. — Anglo Dane, Wieucke, afg. Bergen 4./8. til Trondhjem. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Dunkerque 29./7. — Antwerpen, Madsen, afg. Riga 4./8. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Antwerpen 30./7. — Arkansas, Petersen, afg. Kristianssand 27./7. til Boston. — Aurora, Fischer, pass. Brunshüttel 4./8. for Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Bruusbüttel 3./8. for Dunkerque. — Beira, Lunge, afg. Dartmouth 31./7. til Alicante. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 2./8. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Tunis 3./8. til Genua. — Christian IX, Holm, ank. Gravesend 1./8. — Dagmar, Bøgvad, pass. Hottenau 4./8. hertil. — Douro, Soberg, pass. Hottenau 5./8. for Oporto. — Esbjerg, Strufve, ank. Rotterdam 2./8. — Florida, Ander-

son, ank. her 24./7. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 1./8. — Garonne, Kromann, afg. La Rochelle 4./8. til Dunkerque. — Georgios I., Sørensen, ank. Libau 31./7. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 27./7. — Hengest, Munek, ank. her 1./8. — I. C. Jacobsen, Jacobsen, afg. Dartmouth 1./8. til Cadiz. — Jolantha, Simonsen, ank. her 4./8. — Kasa, Mikkelsen, ank. Libau 4./8. — Kentucky, Andresen, afg. St. John 31./7. til Cardiff. — Kiew, Jørgensen, ank. Riga 3./8. — Kursk, Gommesen, ank. Riga 4./8. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 4./8. — Louise, Kruse, ank. her 3./8. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 4./8. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Jønsen, pass. Gibraltar 3./8. for Tunis. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Libau 2./8. — Moskø, Rasmussen, ank. her 4./8. — Nicolai II, Klauson-Kaas, afg. Antwerpen 4./8. hertil. — Nordjylland, Jacobson, ank. Petersborg 3./8. — O. B. Snhr, Frisenette, afg. herfra 2./8. til Antwerpen. — Omsk, Harder, ank. her 4./8. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 31./8. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, afg. herfra 3./8. til Kristiania. — Perm, Christensen, ank. Libau 28./7. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 31./7. — Riberhuus, Bunnelykke, afg. herfra 3./8. til Riga. — Saga, Wiberg, afg. herfra 4./8. til Helsingør. — Saxo, Gotthardt, ank. her 3./8. — Texas, Lissner, ank. Newcastle 4./8. — Tiber, Beeh, pass. Hattsholm 4./8. hertil. — United States, Wulff, ank. hertil 3./8.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gullport 21./7. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Tralee 28./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 29./7. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Vejle 30./7. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Liverpool 30./7. til Canada. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Dunkerque 31./7. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Petersborg 1./8. til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Halifax 30./7. til Ayr. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Emden 2./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 2./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Stugsund 31./7. til Papenburg. — Nawa, Dahl, ank. Rotterdam 30./7.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Calais 1./8. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Quessant 2./8. for Gibraltar. — Nautik, N. Nielsen, ank. Guernsey 31./7. — Fylla, Lauritsen, pass. Helsingør 31./7. til Riga. — Cito, Jepsen, ank. Hofvid 31./7. — Dagmar,

Mathiasen, afg. Huelva 31./7. til Marocco. — Norma, Schiff, ank. Carlsvik 2./8. — Laura, Petersen, ank. Blyth 1./8. — Inger, Larsen, ank. Kristiania 31./7.

Danmark. Aungar, Madsen, ank. Rotterdam 29./7. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Riga 28./7. — Hamlet, Jørgensen, ank. Blyth 26./7. — Helge, Olsen, afg. Blyth 1./8. — Rolf, Reesen, ank. Kronstadt 29./7. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Newcastle 30./7. til Kroustadt.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Sunderland 27./7. til Riga. — London, Bom, ank. Swinemünde 4./8. — Paris, Tholander, ank. Kjøbenhavn 25./7. — Bryssel, Kaas, ank. Boness 2./8.

Marcus. Berlin, Andersen, ank. Marieberg 31./7. — Wien, Boeck Hanson, ank. Dordrecht 2./8. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 22./7. til Broomen.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, ank. Riga 3./8. — Russia, Poulsen, ank. Petersborg 30./7. — Carl Hecksher, Stark, ank. Newcastle 31./7. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 11./7. — Normanna, Eriksen, ank. Petersborg 4./7. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 20./7. — Canadia, Jespersen, afg. Victoria 30./7. — Livonia, Skov, ank. Ghent 1./8.

Østerseen. Cimbria, Poulsen, ank. Rotterdam 31./7. — Patria, Dam Larsen, afg. Petersborg 30./7. — Gratia, Sørensen, afg. Wiborg 29./7. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 29./7.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Petersborg 28./7. — Gallia, Nielsen, ank. Bruges 31./7. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Narva 27./7. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 3./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Barry 31./7.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Repola 2./8. — Granaria, Nielsen, afg. Santiago 31./7. — Carbonia, Mathiasen, ank. Methil 3./8. — Estonia, Winckler, ank. Ghent 1./8.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Soroka 29./7. — Selandia, Troensegaard, afg. Methil 3./8. — Secalia, Jensen, ank. Antwerpen 30./7. — Frumentia, Andersen, afg. Cardiff 27./9. — Boscia, Skovgaard, afg. Petersborg 3./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 26./7.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Libau 31./7. — Brattingsborg, Sørensen, ank. Rotterdam 31./7. — Flyndorborg, Andersen, afg. Kjøbenhavn 4./8. til Domesness f. O. — Fredensborg, Fiseher, ank. Kronstadt 26./7. — Frederiksberg, Albertsen, afg. Petersborg 4./8. til Terneuzen. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Terneuzen 1./8. — Krouborg, Jensen, ank. Genua 1./8. — Rosenborg, Schultz, ank. Hull 30./7. — Skanderborg, Jensen, afg. Benisaf 24./7. til Herrenwick. — Stegelborg, Lund, ank. St. Raphael 29./7. — Stjerneborg, Lund, afg. Hull 30./7. til Kronstadt. — Soborg, Hansen, afg. Torned 2./8. til Lübeck. — Uranienborg, Schmidt, afg. Huelva 2./8. til Memel.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Orbeck, ank. North Shields 2./8. — Klampenborg, Winther, ank. North Shields 2./8. — Marselborg, Larsen, ank. Hankipudas 1./8. — Silkeborg, Pedersen, afg. Petersborg 1./8. til Terneuzen. — Skodsborg, Agerlin, ank. Nantes 4./8. — Tuborg, Schmidt, ank. Petersborg 28./7. — Ulfsborg, Jørgensen, afg. Memel 4./8. til Riga. — Vordingborg, Palsbo, ank. Windau 24./7.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. La Rochelle 3./8. — Dausborg, Sørensen, ank. Sunderland 4./8. — Jøgersborg, Larsen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Kallundborg, Nielsen, ank. Velzen 4./8. — Taarnborg, Matzen, afg. Wiborg 3./8. til Ghent.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Petersborg 2./8.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grové, ank. Petersborg 30./7.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Petersborg 30./7.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Boness 3./8. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Petersborg 27./7. til Rouen.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Ghent 3./8.

Rossia. Generalkonsul Elissejef, Kofod, ank. Ghent 1./8.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, ank. Göteborg 31./7. — Cathay, Kruse, pass. Perim 29./7. for Singapore. — Indien, Berg, afg. Hongkong 3./8. til Sbanghai. — Siam, Cortsen, afg. Hongkong 30./7. til Singapore. — Chumpon, Hansen-Rann, afg. Antwerpen 21./7. til Port Said. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 29./7. til Bangkok. — Pangan, Knudsen, afg. Sabang 21./7. til Port Said. — Bintang, Gabe, ank. London 2./8. — Samui, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Cambodia, Christensen, afg. Frederikstad 31./7. til Newcastle.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Demerara 24./7. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 15./7. til London. — St. Croix, ank. Kjøbenhavn 15./7.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Grimsby 3./8. — Erindring, Nielsen, ank. Terneuzen 3./8.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kallundborg 31./7. — Helene, Sørensen, afg. Riga 30./7. — Agnete, Petersen, ank. Aalborg

3./8. — Hermia, Hansen, afg. Ghent 4./8. — Alice, Schultz, ank. Odense 4./8.

Alfred Christensen. Kronprinsesse Louise, Petersen, pass. Reden 2./8. for Kronstadt. — Urania, Clausen, afg. Dordrecht 2./8. — Svend, Schmidt, ank. Blyth 26./7. — Nordland, Møller, ank. Boulogne 1./8. — England, Andersen, ank. Windau 1./8. — Holland, Poulsen, ank. Leith 4./8. — Russland, Madsen, ank. Stego 2./8. — Europa, Hansen, ank. Petersborg 2./8. — Frankrig, Friis, afg. Calais 2./8. — Tyskland, Danstrup, afg. Burutisland 31./7. — Belgien, Nielsen, afg. Uleåborg 31./7.

Frem. Ansta, Bagger, afg. Ghent 29./7. til Pillau. — Freja, Nielsen, afg. Trondhjem 2./8. til Goole. — Vera, Thing, ank. Königsberg 3./8.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Newcastle on Tyne 2./8. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Methil 4./8. til Kiel. — Ove Gjedde, Jans, afg. Methil 4./8. til Riga.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. London 2./8. — Rimfaxe, Faber, ank. Raumo 2./8. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Burutisland 4./8. til Korsør. — Gulfaxe, Ankersen, ank. Wiborg 3./8.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Ronen 4./8. — Helga, Vaaben Hansen, ank. Calais 2./8. — Martha, Christensen, ank. Rouen 1./8. — Elna, Ratje, ank. Archangel 28./7. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 28./7. — Siuone, Møller, ank. Riga 30./8. — Jeanne, Løffler, ank. Calais 3./8. — Vera, Riso, ank. Sunderland 31./7. — Daisy, Lagesen, ank. Kotka 2./8.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Dieppe 4./8. til Blyth. — Aloyx, Lorentzen, ank. Rokka 1./8. — Daguy, Sørensen, pass. Portland 1./8. for Kallundborg. — Mary, Clausen, ank. Petersborg 31./7.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Petersborg 3./8. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Methil 31./7. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Narva 3./8. — G. Koch, Jørgensen, ank. Brügge 1./8. — Hans Tavsen, Klaborg, afg. Kjøbenhavn 5./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Lovisa 3./8. — Ajax, Brorsen, pass. Kjøbenhavn 3./8. nordg. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Petersborg 4./8. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Methil 30./7. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Yxpila 4./8. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Wasa 2./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Ny Karleby 1./8.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Narva 2./8. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 3./8.

H. Kirschner. Edisou, Jørgensen, ank. Tyne 30./7. — Fulton, Jørgensen, afg. Genua 3./8. til Oran. — Newton, Andersen, afg. Oran 1./8. — Washington, Nielsen, ank. Huugerborg 29./7. — Nivington, Svendsen, afg. Riga 28./7. til Grimsby.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, ank. Harburg 3./8. — Ætna, Pedersen, ank. Mariagerfjord 2./8.

Rønne. Leif, Nielsen, ank. Kalmar 26./7. — Bølgien, Westh, ank. Kalmar 26./7. — Kastor, Klausen, ank. Stockholm 26./7. — Hermod, Gronvald, ank. Kalmar 28./7. — Næstved, Rasmussen, ank. Stolpmünde 29./7. — Magnus, Hansen, ank. Karlskrona 29./7. — Bornholm, Nyker, ank. Kronstadt 29./7. — Gudmund, Petersen, ank. Rügenwäde 30./7. — Karon, Larsen, afg. Falmouth 30./7. til Uleåborg. — Herman Olsen, Hintze, ank. Allinge 30./7.

Æro. Hejmdal, Eriksen, afg. Rio Grande 28./6. til Falmouth f. O. — Norma, Christensen, afg. Gijou 31./7. til Richibucto (Kanada). — Valkyrien, Weber, afg. Rio Grande 28./6. til River Mersey. — Th. Lohse, Boye, ank. West Wemyss 2./8. — Ruth, Nielsen, afg. Nord Maling 25./7. — Ceres, Bager, afg. Frederikstad 1./8. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Nykjøbing F. 1./8. til Umeå. — Elise, Nielsen, ank. Erikshale 1./8. p. R. t. Emden. — Nathalie, Eriksen, ank. Indianharbour 1./8. — Yrsa, Albertsen, ank. Indianharbour 1./8. — Alf, Hansen, ank. Swinemünde 1./8. — Castor, Albertsen, ank. Trawemünde 1./8. — Freya, Petersen, ank. Karlshamn 1./8. — Aerial, Christensen, ank. Harwich 2./8. — Peter, Ohlsen, ank. Pillau 2./8. — Argo, ank. Rio Janeiro 31./7. — Alf, Rasmussen, ank. Thurso 2./8. — Venus, Jensen, ank. West Wemyss 2./8. — Albertina, Kromann, ank. Irwineharbour 4./8. — Anne, Petersen, ank. Erikshale 3./8. p. R. t. Thisted. — Laura, Jensen, ank. Northsidney 4./8. — Astræa, Svane, ank. St. Johns 4./8. — Ami, Christensen, ank. West Wemyss 3./8. — Neptun, Jensen, ank. Kiel 4./8. — Harris, Thorsteinson, ank. Gøse 3./8. — Lorentz, Leviussen, ank. Boulogne 3./8. — Ellen, Lauritzen, ank. Newcastle 3./8. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Egernsund 3./8. — Hosanne, Raabaage, ank. Middelfart 4./8. — Amalia, Andersen, ank. Trawemünde 3./8. — Ægir, Petersen, er ank. til Whittby.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 6. Aug. 1909. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for August Maaned. — Fragtmarkedet. — Efterretninger for Søfartende. — Skibsefterretninger.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Herreeklipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE .. ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Bollermakers, 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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

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 Uteøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul
„Lloyd“ Riste, — Splil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Paa overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Kbh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 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.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taale Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensture. Telefon-Nr. 42

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 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.

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 6037. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.
Telf. 102

Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksbg. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorchjensens“.
Telefon 7262.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel. Lager af alle Skibsrekvisitter.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 88
— 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

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taale Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse

Telefon-Nr.

16. Holmens Kanal.

Private.

6.

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 Søuhre.

V. Larsen. Fedevareforretning. Griffenfeldtsgade 45. Telf. H 1834.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Sluttet.)

Skrivelse fra Dansk Styrmandsforening.

Formanden: Bestyrelsen har fra Dansk Styrmandsforening modtaget følgende Skrivelse:

Til Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Undertegnede Bestyrelse for Dansk Styrmandsforening i Kjøbenhavn tillader sig herved at rette en Henvendelse til den ærede Bestyrelse i Anledning af, at der i Aar ofte fremkommer Klager til Dansk Styrmandsforening over, at danske Sejlskibe, som efter Lovgivning er pligtige at paamonstre Styrmand, i Stedet for benytter saakaldte Bedstemænd, der ikke er berettiget til at fare som Styrmand paa de paagældende Skibe.

Medens Dansk Styrmandsforening i Tider, i hvilke Skibsarten er saa livlig, at det er vanskeligt at faa den fornødne Besætning af Styrmand til Skibene, ikke vilde foretage særlige Skridt, fordi Klager over Anvendelse af Bedstemænd som en Nodhjælp fremkom, finder vi Anledning til i disse daarlige Tider, da ikke saa Styrmand gaar ledige, at henlede den ærede Bestyrelses Opmærksomhed paa de paaklagede Forhold, som kun er egnet til at skabe Utilfredshed hos Styrmandstanden og en naturlig Bitterhed hos de Styrmand, som maa gaa ledige, medens Bedstemænd anvendes i deres Sted paa ulovlig Maade.

Denne Henvendelse fremkommer paa dette Tidspunkt, for at den mulig kan give Anledning til Drøftelse af det berørte Spørgsmaal paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings forestaaende Generalforsamling.

Vi skal sluttelig bemærke, at vi til Ministeriet for Handel og Søfart har indgivet Klage over en Del af de Tilfælde, som er kommen til vor Kundskab, og i hvilke en større Bøde for gentagen Overtrædelse af Loven vil kunne finde Anvendelse.

Med Højtælsø

Bestyrelsen for »Dansk Styrmandsforening«,
O. P. Jensen,
Formand.

Bestyrelsen har i sit Møde i Gaar besluttet at henstille til Generalforsamlingen, at vi betragter denne Skrivelse som værende at tage til Efterretning.

Forsamlingen sluttede sig hertil.

Dirigenten: Forinden Generalforsamlingen sluttede, vil jeg anse det for en kær Pligt som Dirigent at bringe Hr. Konsul Rechnitzer en Tak for de mange Aar, han har været Formand i denne Forening. Jeg er ikke selv i nogen Maade Næringsdrivende paa Søen, men jeg har haft Lejlighed til i adskillige Aar, næsten 10 Aar, hvor jeg har været passivt Medlem af Foreningen, at lægge Mærke til den Energi, Dygtighed og Interesse, Hr. Konsul har vist i sit Arbejde for denne Forening. Vi ved i Følge hans Udtalelser, at han kun træder tilbage paa Grund af tvingende Nødvendighed, og vi ved, at han vil blive ved at omfatte Foreningen med Interesse. Vi ønsker, at han i en lang Fremtid maa leve og virke paa samme energiske og dygtige Maade, som han har virket i denne og i andre store Sager til Nytte for vort Samfund.

Derefter udbragte Konsul Lund et »Formanden leve«, der efterfulgtes af stærke Hurraraab.

Formanden: Maa jeg tillade mig at tage Ordet for at takke Dirigenten for de smukke Ord, han henvendte til mig, og Forsamlingen for den varme Tilslutning, De har givet dem. Maa jeg dernæst sige Tak for det fjortenaarige Arbejde, vi har haft sammen. Jeg har været Medlem af Bestyrelsen siden Foreningens Stiftelse og har haft Lejlighed til at følge Foreningen gennem hele dens Udvikling. For 11 Aar siden valgte Bestyrelsen mig til Formand. Jeg har i den Tid haft ikke saa lidt at gøre med alle de Spørgsmaal, som er kommet frem. Foreningens Arbejde har dog bragt det Resultat, at vi indtager en vis Position som Organ for Sejlskibsarten. Jeg takker Dem hjærteligt allesammen for al den Venlighed og Overbærenhed, som er vist mig. Jeg haaber, at den lille Divergens, som har været mellem Kredsstyrelsen for Ærø og

mig i den sidste Tid ligesom mellem Hr. Navigations-skolebestyrer Hansen og mig, ikke maa have avlet nogen Bitterhed; hos mig er det i hvert Fald ikke Tilfældet. Jeg beklager, at en i og for sig saa lille Sag har kunnet give Anledning til denne Misforstaaelse mellem os. Jeg takker Dem som sagt allesammen og beder Dem være overbevist om, at jeg vil bevare den samme Interesse for Foreningen som hidtil og vil virke for den saa godt, som mine Evner tillader mig.

Maa jeg tillige udtale en Tak til Hr. Assurancebestyrer Hansen, Svendborg, som i Dag er udtraadt af Bestyrelsen. Han er ikke til Stede, men jeg haaber, at hans Kolleger fra Svendborg vil bringe ham vor Hilsen og Tak for det altid gode og nyttige Arbejde, han har lagt for Dagen til Fremme af det, som baader Foreningen og Sejlskibsarten.

Endelig vil jeg udtale en Tak til Dirigenten, som har haft et brydsomt Arbejde her i Dag. Hjemkommen i Morges fra en Rejse har han straks givet Møde og har nu maattet forsømme adskillige Forretninger, fordi Tiden er rykket saa langt ud over det Tidspunkt, hvor vi plejer at slutte vore Forhandlinger. Jeg takker Hr. Sagfører Knudsen for den smukke, sympatiske Maade, hvorpaa han har ledet Forhandlingerne. (Medlemmerne sluttede sig til Formandens Udtalelser ved at rejse sig.) Det glæder mig at se, at Forsamlingen giver disse mine Ord sin varme Tilslutning.

Formanden udbragte derefter et »Dirigenten leve«, der efterfulgtes af stærke Hurraraab.

Dirigenten: Maa jeg takke. Hvis jeg har kunnet hjælpe til en hurtig Afslutning, har det været mig kært. Det skal altid være mig en Glæde at give Møde, naar De kalder, for saa vidt min Tid tillader det.

Mødet hævet Kl. 5,30.

Kjøbenhavn, d. 10. August 1909.

Sundhedsstyrelsen i Kjøbenhavn har udsendt følgende Vejledning for Besætninger paa Skibe, som befærer St. Petersborg og Kronstadt under den der herskende Koleraepidemi.

I Efteraaret 1908 rasede i St. Petersborg en hæftig Koleraepidemi, som krævede over 9000 Ofre med c. 4000 Dødsfald. Epidemien er nu atter blusset op og vil sandsynligvis igen naa et betydeligt Omfang.

I St. Petersborg skyldes Smitten hovedsagelig det kolerasmittede Neva-Vand. I Nevaen løber alle Kloakerne, medførende de Kolerasyges smittebærende Afføring, ud lige ved det Sted, hvorfra Vandet atter pumpes op i Vandledningerne for at føres rundt i Byen. Den Filtring, som findes enkelte Steder, hjælper intet, men gør tværtimod Vandet endnu mere smitsomt. Det farlige Kolera-smitsstof er nu igen fundet i hver Draabe Neva-Vand, baade inde ved Bredden og midt ude i Strømmen, helt ud til Kronstadt; det findes i hver Draabe Vand, som tappes af Vandhanerne i St. Petersborg og Kronstadt; det findes i Snavset paa Brostenene, som skylles med Neva-Vand, paa Frugter og Grøntsager, som sælges paa Gaden, kort sagt, Smitten maa frygtes overalt.

For i St. Petersborg og Kronstadt at undgaa Kolera maa der iagttages følgende:

1. Man maa paa det omhyggeligste vogte sig for paa nogen Maade at komme i Berøring med Neva

Vandet. I hvert Fald maa dette under ingen Omstændigheder ske, før Vandet har spilkogt i 10 Minutter, hvorved Smitstoffet dræbes. I St. Petersborg og Kronstadt maa ukogt Neva-Vand overhovedet ikke hruiges, hverken til Drikke, til Vask af Ansigt og Hænder, til Badevand eller til Opvask af Tallerkener, Glas, Knive o. s. v., ikke heller til Skylle- eller Vaskevand, til at spule Dæk med etc.

2. Neva-Vandet maa ikke bruges til Fyldning af Vandbeholdere; selv Paafyldning af en ringe Mængde vil smitte hele Beholderens Indhold. Smitten kan holde sig i Vandet i mange Uger.

3. Ingen Fødemidler maa nydes ukogt, altsaa heller ikke Mælk og Grøntsager. Brødet maa bages om Bord, Smørret medbringes fra en Havn udenfor St. Petersborg eller Kronstadt.

4. Fødemidlerne maa omhyggelig skærmes mod Fluor, som ofte overfører Kolerasmitte.

5. Man maa ikke nyde raa Frugt. Under sidste Epidem i St. Petersborg var der mange Mennesker, som fik Kolera saa Timer efter at have spist Frugt, der var indkøbt paa Gaden.

6. Ogsaa Is af Neva-Vand kan fremkalde Kolera.

7. Landlov bør saa vidt muligt undgaas.

8. De Personer, som er nødte til at gaa i Land, bør undlade at søge urenlige Beværtninger o. lign., ligesom de bør undgaa at indtage Fødemidler udenfor Skibet, da de i modsat Fald paa mange Maader er udsat for Smitte (derved, at Maden tilberedes med ukogt Vand, at Gaffer, Glas, Tallerkener o. s. v. afvaskes i ukogt Vand, at der findes Kolerasyge i Køkkenet o. s. fr.).

9. Maven maa holdes i Orden; det er et af de sikreste Beskyttelsesmidler mod Kolera.

10. Man bør gøre sig til Regel altid at vaske sine Hænder omhyggeligt (i kogt eller paa anden Maade smittefrit Vand) før Maaltiderne.

11. Særlig skæbnsvanger er Umaadeholdenhed i Mad og navnlig Drikke. Under sidste Epidem opstod næsten Halvdelen af Koleratilfældene efter en Beruselse.

Naar man iagttager ovennævnte Forsigtighedsregler, tør man betragte Faren for Smitte som overmaade ringe.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

Kajlosning i Kiel. Disse Linier fremsendes til *Dansk Søfartstidende* for at advare ærede Kolleger og Førere af mindre Skibe imod at forpligte sig til at losse op paa Kajen i Kiel ved Fragtslutning dertil. Jeg blev befragtet i Karlskrona med en Ladning Sten til Kiel og fik paa Forespørgsel i Karlskrona om, hvad der forstaas ved at losse op paa Kajen, saa vel af Mægleren som af Formanden paa Lastepladsen det Svar, at det kun drejede sig om at levere Ladningen op paa Kajen eller Bolværkshammeren. Da jeg kom til Kiel viste det sig imidlertid, at Sten ikke maa sættes nærmere ved Kajen end tre Meter, hvad der havde til Følge, at største Parten af Stenene maatte transporteres 6 à 8 Meter længere ind paa Broen, og der opstables til en Mands Højde, da Ladningsmodtageren ikke skaffede dem bort, efterhaanden som der lossedes.

Dette Arbejde kostede os selvfølgelig stort Besvær. Vi lossede Ladningen selv ved at hejse den op i Ballastballier — uagtet dette tog noget længere Tid — da det viste sig, at det lettede Arbejdet. Arbejdsfolk var ikke til at faa. Jeg bød forgæves en Dagløn af 6 Mark, men der forlangtes 16 à 20 Mark. Et andet dansk Skib, »Birgitte Hansen» fra Gaabense, maatte losse paa samme Maade. Det siges, at det er de svenske Fiskekuttere,

der er Skyld i denne saakaldte Kajlosning. De sejler nemlig kun en Tid i Forsommeren, til Fiskeriet begynder, og tager derfor, hvad der bydes, hvorved de i høj Grad skader Fragtforholdene baade for deres egne Landsmænd og andre, som gaar i Fragtfart. Da en Henvendelse til Ladningsmodtageren i Kiel var uden Resultat, vil jeg tilraade ærede Kolleger at bidrage efter Evne til at faa denne saakaldte Kajlosning afskaffet, da den kun betyder, at Ejere og Førere af mindre Skibe, i disse daarlige Tider hvor man jo næsten intet har for sit Arbejde, maa udføre et gratis Arbejde for Købmanden. Kan det ikke lykkes os at skaffe lidt bedre Forhold til Veje paa dette og flere andre Punkter, er jeg bange for, at Skibsfarten snart standser af sig selv.

R. C. Mortensen,

3/m. Skonnert »Christian» af Børgense.

Metersystemets Indførelse. Efter at Justerwæsnet fra og med den 1. Juli d. A. er overgaaet fra Københavns Kommune til Staten har Kongen paa Ministeriet for Handel og Søfarts Forestilling under 10. f. M. bifaldet, at det Tidspunkt, fra hvilket metrisk Maal og Vægt, i Følge Lov om Indførelse af det metriske System for Maal og Vægt udelukkende skal benyttes ved al Beregning af Told og andre offentlige Afgifter, fastsættes til d. 1. April 1910.

Udenrigsministeriet meddeler:

Konsulatet i Dunkerque har d. 4. August indberettet til Udenrigsministeriet, at Skibe, kommende fra russiske (og finske) Havne ved Østersøen og det hvide Hav, fremtidig kan blive underkastet Desinfektion i Boulogne s/Mer uden først at skulle anløbe Dunkerque, dog kun saafremt der ingen syge findes om Bord, og ingen Dødsfald er indtruffet paa Rejsen.

Fra det kongelige Søkort-Arkiv har vi modtaget:

Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande 1909, som sælges til en Pris af 50 Øre, og Fortegnelse over det kongelige Søkort-Arkivs Forhandlingsartikler med vedføjede Priser.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmænd 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.

A. O. Tuxen.

Forhenværende Forstander for Svendborg Navigations-skole, Løjtnant A. O. Tuxen, hvis Død vi meddelte i dette Blads sidste Nummer, nedstammede fra en anset Slægt; hans Fader var Direktør for Orlogsværftet, hvilken Stilling flere af hans nærmeste har be-

klædt. I 14 Aars Alderen blev Tuxen Søkadet og tog senere Officerseksamen. Han deltog i Treaarskrigen, men traadte efter dens Slutning ud af Marinen og tog Hyre som Styrmand med Briggen »Thorvaldsen«. Efter dennes Forlis i 1852 vendte Tuxen hjem til Fædrelandet og oprettede nu, d. 1. November 1852, Navigations-skolen i Svendborg, som han bestyrede i 50 Aar med stor Dygtighed. Ved Udbrudet af Krigen i 1864 meldte Tuxen sig atter til Tjeneste og gjorde Krigen med som Løjtnant. Ved Skolens 25 Aars Jubilæum blev Tuxen dekoreret med Ridderkorset og ved dens 50 Aars Jubilæum med Sølvkorset. Samtidig med Navigations-skolens 50 Aars Jubilæum overdrog Hr. Tuxen Ledelsen af Skolen til sin Søn, Hr. Aage Tuxen.

Hvilken Betydning Svendborg Navigations-skole har haft for den danske Sømandsstand, skønnes maaske bedst ved at betænke, at der til Dato er udgaaet c. 3000 Elever fra den, der sikkert alle mindes deres gamle Skoleforstander med Ærbødighed og Hengivenhed.

A. O. Tuxen var en Mand med mange Interesser og betydelig Energi. Hans noble og elskværdige Personlighed vandt ham mange Venner, som længe vil bevare hans Minde.

Engelsk Søretsdom.

Krydseren „Hejmdals“ Kollision.

Den 24. og 25. Juni behandlede Admiralitetetsretten i London den danske Krydser »Hejmdals« Kollision med Damperen »Astrakhan« af Liverpool. »Hejmdal«, der er et Dobbeltskruet Staalskib af 1,341 Tons Displacement, førtes af Kaptajn Schultz og var paa Rejsen fra Harwich til Kjøbenhavn naaet op til i Nærbeden af Lappegrundens Fyrskib d. 19. Februar d. A. Kl. 2,47 Em.

Vejret var taaget, Vinden let NV., og Strømmen yderst svag. »Hejmdal«, som kort i Forvejen havde været stoppet for at observere Taagesignalerne fra Fyrskibet, styrede S. t. Ø. misv. med Maskinen gaaende langsomt frem, og afgav de reglementerede Taagesignaler med sin Dampfløjte. Der hørtes da en lang Tone lidt paa Styrbords Boven fra et Skib, som siden viste sig at være Damperen »Astrakhan«, Kaptajn Biddick, hvorefter »Hejmdals« Maskine straks blev stoppet, og der gaves en lang Tone som Svar. Endnu en lang Tone blev nu hørt, hvorpaa »Hejmdal« igen svarede med en lang Tone, og disse Signaler veksledes flere Gange, idet Tonerne fra »Astrakhan« syntes at komme mere om paa Styrbords Boven. »Hejmdals« Ror blev derefter to Gange lagt en halv Streg til Styrbord og derpaa støttet. Kort derefter kom »Astrakhan« til Syn i en Skibslængdes Afstand, omtrent fire Streger paa »Hejmdals« Styrbords Boven. Dennes Bagbords Maskine, som netop havde faaet Ordre til at slaa langsomt frem, og som endnu var stoppet, og dens Styrbords Maskine, som ogsaa havde faaet Ordre til at slaa langsomt frem og havde gjort to à tre Omdrejninger, blev begge med det samme kastet fuld Kraft bak, men »Astrakhan« kom med stor Fart og løb sin Stævn ind i »Hejmdals« Styrbords Side ved Forenden af Broen og forarsagede betydelig Skade. Umiddelbart før Kollisionen blev »Hejmdals« Ror lagt haardt Bagbord.

»Hejmdal« gør gældende, at »Astrakhan« gik med for stor Fart, at den undlod, da den hørte »Hejmdals« Dampfløjte, at stoppe sin Maskine og at navigere med Forsigtighed, at dens Maskine ikke blev kastet bak i rette Tid, at dens Ror fejlagtig blev lagt Bagbord, at den var paa den forkerte Side i Farvandet, og at den ikke blev navigeret med sømandsmæssig Omhu.

»Astrakhan«, som er en Damper paa 3,438 Brutto- og paa 2,236 Netto Reg.-Tons, var paa Rejse fra Kjøben-

havn til Tynessfloden i Ballast og befandt sig den nævnte Dag Kl. 2,46 Em. mellem Helsingør og Lappegrundens Fyrskib. Den styrede N. $\frac{1}{4}$ V. misv. og gjorde omtrent tre Mils Fart med sin Maskine gaaende langsomt, og den gav de reglementerede Taagesignaler med sin Dampfløjte. Paa dette Tidspunkt hørte man der om Bord, tilsyneladende paa Bagbords Boven og i en betydelig Afstand, en lang Tone af en Damper, som senere viste sig at være »Hejmdal«. »Astrakhan's« Maskine blev straks stoppet, og der blev givet en lang Tone som Svar. Kort efter blev der hørt endnu en lang Tone fra »Hejmdal«, og da den syntes at være meget nærmere og omtrent i samme Retning, blev »Astrakhan's« Maskine kastet fuld Kraft bak, og der blev atter givet et langt Stød i Dampfløjten. Straks efter kom »Hejmdal« til Syn omtrent forude i en halv Skibslængdes Afstand og tilsyneladende i Færd med at passere for om »Astrakhan« fra Bagbord til Styrbord.

Saa snart Krydseren blev set, blev der givet tre korte Toner, og Maskinen blev holdt bak; men »Hejmdal« kom med en betydelig Fart, og med sin midtskibs Styrbords Side ramte den »Astrakhan's« Stævn og forarsagede Havari.

»Astrakhan« beskylder »Hejmdal« for at have gaaet med for stor Fart, for at have undladt at stoppe sin Maskine og navigere med Forsigtighed, da den hørte »Astrakhan's« Taagesignal foran for tværs, for fejlagtig at have givet Styrbords Ror og for at have forsømt at mindske Fart, stoppe eller bakke. Hertil svarede der fra »Hejmdals« Side, at hvis der havde været nogen Forsømmelse ved Krydserens Navigering, hvad man iøvrigt benægtede, saa havde den i ethvert Tilfælde ikke fremkaldt eller blot bidraget til Kollisionen, som let kunde være undgaaet, hvis »Astrakhan« havde navigeret med Forsigtighed.

Retten's Formand udtalte bl. a. omtrent følgende:

Uagtet Søvejsreglerne ikke paabyder det, er det altid tilraadeligt for den Officer, som kommer i Taage med sit Skib, og som hører et andet Skib foran for tværs, at lade sin Maskine forblive stoppet, til han er blevet ganske klar over, paa hvilken Kurs det andet Skib ligger. Kaptajn Schultz valgte den Forholdsregel, da han mente, at den Dampfløjte, han hørte, var paa hans Styrbords Boven, og at den anden Damper vilde passere ham med Styrbord til Styrbord, at give Styrbords Ror for at give det andet Skib mere Plads; men som det har vist sig, tog han fejl ved Bedømmelsen af det andet Skibs Kurs, hvorfor det er blevet nøje undersøgt, om han ikke derved har kastet sig tværs for Boven af det andet Skib, i hvilket Tilfælde han da maatte tage Følgerne af sit fejlagtige Skøn. Bedømmelsen heraf er ikke let, da den beror paa Tid, Afstand og Fart. Retten er imidlertid kommet til det Resultat, at Krydserens Kursforandring ikke har bidraget til Kollisionen. Spørgsmaalet drejer sig nærmest om Farten. Retten har tillige lagt Vægt paa den Omstændighed, at der ved Søforklaringen fra »Astrakhan's« Side er fremkommet besynderlige og i højeste Grad indbyrdes modstridende Forklaringer om, hvilke Kurser og Distancer dette Skib egentlig har udløbet, og grundet Formodning om, at det gik med betydelig større Fart i Kollisionøjeblikket end paastaat, idet man, hvis disse Forklaringer om Kurser og Distancer umiddelbart blev lagt til Grund endog maatte komme til det Resultat, at »Astrakhan« havde løbet c. 7 Mils Fart. »Hejmdals« Fart i det nævnte Øjeblik var derimod ringe eller næsten ingen, da dens Maskiner havde været stoppet i fem Minuter, og dette Skib, efter Underdirektør Rasmussens Vidnesbyrd og Erfaring, kan stoppes i 15 Sekunder, naar dets Fart ikke er mere end to à tre Mil, hvad der er Grund til at tro at den var paa det paagældende Tidspunkt. Ved Vurderingen af Fartsspørgsmaalet er det saaledes af stor Betydning at det danske Skib var udrustet med langt større Maskinkraft end det engelske. Den engelske Dam-

per var, hvad man kan kalde en 9 Mils Baad, dens »Halvkraft« var 6 Mil og dens »Langsom« c. 4 Mil. Det kan ikke konstateres af dens Dagbog, hvilke Manøvrer den egentlig foretog. Den fortsatte med c. fire Mils Fart, til den hørte den første Tone omtrent Kl. 2,44. Maskinen blev da stoppet, hvad der var rigtigt nok; derefter hørte den igen en Tone og saa derpaa »Hejmdal« komme frem af Taagen, hvorefter Kollisionen fandt Sted $\frac{1}{2}$ Minut senere. Det ene Skib har altsaa været stoppet i fem Minuter og det andet i kun $1\frac{1}{2}$ Minut. »Astrakhan's« Fart har derfor været megel større end »Hejmdal's«, hvis denne i det hele taget havde Fart, hvad Retten ikke finder. »Hejmdal's« Beskadigelse viser derfor ogsaa allerede, at »Astrakhan« har haft betydelig Fart. Retten finder, at det var en overdreven Fart, og at den Omstændighed, at »Astrakhan« lige før Kollisionen drejede en $\frac{1}{2}$ to Streger til Styrbord, maa tilskrives denne Fart, da den, efter at have stoppet Maskinen i to Minutter, endnu med megen Fart fremad kastede sin Maskine bak, hvad der forsaarsagede, at Stævnen drejede til Styrbord.

Retten kom derfor til det Resultat, at »Astrakhan« alene var Skyld i Kollisionen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene vedvarende elendige, hvad Storstrejken i Sverig væsentligst er Skyld i, og flere Skibe henligger i svenske Havne uden at blive ekspederet.

Danmark har ikke faa Laster, men en betydelig Del af disse mindre Partier er til Sverig, hvortil der ikke slutes. Tyskland maa nærmest betegnes som tomt, thi de enkelte Noteringer, som Königsberg/Østengland $\frac{1}{6}$ pr. 500 lbs. Hvedebasis, kan der ikke sejles for; Rusland er fremdeles mat, og der slutes kun enkelte Fragter for lokalt beliggende Skibe. Finland har enkelte Laster, hvoraf de fleste til Themsen, men Befragterne formener, at de paa Grund af Strejken i Sverig kan bringe Raterne yderligere nedad. saa at der ikke gøres Forretninger, og Rederne holder sig tilbage saalænge som mulig. Fra Østnorge er solgt adskillige cif Trælaster til $\frac{5}{8}$ à $\frac{7}{6}$ pr. Stdr. højere Priser til England, men denne Avance synes Befragterne at ville beholde for sig selv, i hvert Fald er Noteringerne ikke bedre, Islaster er meget faa. Returfragter Vest fra har dog nærmest bedret sig lidt, idet Forholdene i Kulminerne heldigvis er ordnet, og Kulfragterne til danske Havne er c. 7 $\frac{1}{2}$, saa at enkelte Redere foretrækker at sende Skibene i Ballast efter Kul, ligesom der ogsaa er nogle flere Foderstoffer fremme, hvad der bidrager til Bedring i denne Fart.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe er lige elendigt. Tyskland er til Dels uden Interesse; omkring Midten af denne Maaned ventes til Königsberg en større Tilførsel af Korn, som forhaabentlig vil bevirke en Bedring fra denne Plads. Sverig, der særlig i den fløve Tid før Høsten plejer at være Hovedmarkedet for Skibene, er som ovenfor nævnt fuldstændig lammet af Generalstrejken.

Heller ikke Danmark har nævneværdigt at byde paa; enkelte Cementlaster er at faa, Kalksten fra Faxø til Flensborg 14 Kr., som er alt fra denne Plads, og Kridt fra Stevns til Libau og Riga; Bornholm har i de sidste Dage haft nogle Laster til Provinserne samt til Kiel 3 Mark, men er iøvrigt fløv; derimod har Aarhus været livligere og sluttet nogle Skibe for Korn.

Kjøbenhavn, som stadig ligger mat hen, sluttede

Ærter til Femern $2\frac{1}{2}$ Mark, Oljekager til Rostock $2\frac{1}{2}$ Mark og til Åhus (Sverig) $3\frac{1}{2}$ Kr.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Juni Maaned anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejskibe: 3 amerikanske, 1 østrigsk, 2 brasilianske, 13 britiske, 1 dansk, 4 franske, 3 italienske, 7 norske, 1 russisk, 1 spansk, 1 svensk; ialt 37. Dampskibe: 2 amerikanske, 1 belgisk, 13 britiske, 1 hollandsk, 3 franske, 2 tyske, 3 japanske, 1 svensk; ialt 26. Aarsagerne til Forlisene var for Sejskibene: Stranding 14, Kollision 2, beskadiget af Ild 1, sunket 3, forladt 1, Kondemnation 14, forsvundet 2; for Dampskibene: Stranding 6, Kollision 2, beskadiget af Ild 4, sunket 2, Kondemnation 12. Sylphiden, Galease af Nyborg, blev paa Rejsen fra Fakso til Hjemstedet med en Ladning Kalksten i Aggersosund oversejlet af en Jagt. »Sylphiden« fik en Del ovenbords Skade og mistede bl. a. Forrigningen.

Oily, Lystyacht af Kiel, kom d. 29. Jnli paa Rejsen fra Helsingør til Aarhus paa Grund paa Sjællands Rev. Flot, men maatte sættes paa Land igen ved Haunso.

Freja, Dpsk. af Kristinehamn, har paa Rejsen herfra til Peterhead i Ballast maattet returnere hertil med Maskinskade, der repareredes hos Burmeister & Wain. Rejsen er fortsat.

Argo, 3/m. Skonnert, er indloben læk til Rio de Janeiro.

Ferman, Dpsk. af Bergen, er paa Rejsen fra Danzig til Skotland med Trælast, indkommet hertil med Maskinskade, der repareres hos Burmeister & Wain.

Gribben, Skonnert af Frederikshavn, der, som meddelt, sank ved Kobberøen, er nu bragt flot af Svitzers og indslæbt til Krik.

Lotus, 3/m. Skonnert af Raumo, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Kotka med Trælast paa Grund paa Søndre Flint ved Saltholm. Flot med Assistance af Svitzers efter at en Del Dækslast var løstet. Efter foretagne Dykkerundersøgelser er Skibet befundet ubeskadiget, og Rejsen er fortsat til Bestemmelsesstedet Fowey.

Dorothea, Barkskib af Lovisa, har paa Rejsen fra Åbo til London med Trælast haft haardt Vejr i Østersøen og har maattet søge herind til Kjøbenhavn læk.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«.

Løvstræde 9.

Telefon 6016.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronce-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltrasser, Køjer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

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 opnaet. — 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, Schuher, afg. Riga 7./8. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Malaga 8./8. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 8./8. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Trondhjem 7./8. Syd paa. — A. N. Hansen, Panske, afg. Havre 8./8. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 7./8. — Arno, Strubberg, ank. Antwerpen 30./7. — Arkansas, Petersen, afg. Kristianssand 27./7. til Boston. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 6./8. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Dunkerque 5./8. — Beira, Lunge, ank. Alicante 7./8. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 2./8. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Livorno 8./8. — Christian IX, Holm, ank. London 1.8. — Dagmar, Bogvad, afg. herfra 7./8. til Riga. — Douro, Søberg, pass. Brunshüttel 5./8. for Oporto. — Esbjerg, Struve, ank. Rotterdam 2./8. — Florida, Andersen, ank. hertil 24./7. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 8./8. — Garonne, Kromann, afg. Dunkerque 8.8. hertil. — Georgios I, Sorensen, afg. Libau 7.8. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 5./8. hertil. — Hengest, Munk, afg. Malmø 5./8. til London. — I. C. Jacobsen, Jacobsen, ank. Cadix 6./8. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 7./8. til Pillau. — Kanan, Hansen, ank. Libau 4.8. — Kentucky, Andresen, afg. St. John 31./7. til Cardiff. — Kiev, Jørgensen, afg. Riga 6./8. til Dunkerque. — Kursk, Gommessen, ank. Riga 4./8. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 4./8. — Louise, Kruse, afg. herfra 8./8. til Neufahrwasser. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 4./8. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Jønsen, ank. Tunis 7./8. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Port-au 8./8. hertil. — Moskø, Rasmussen, ank. hertil 4./8. — Nicolai II, Klausen-Kaas, ank. hertil 7./8. — O. B. Suhr, Friselette, ank. Antwerpen 5./8. — Omsk, Harder, afg. herfra 7./8.

til Libau. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 31./7. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Kristiania 7./8. til New York. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 8./8. hertil. — Pregel, Iversen, afg. Antwerpen 8./8. til Libau. — Ribberhuus, Bonuelykke, ank. hertil 9./8. — Saga, Wiborg, afg. herfra 4./8. til Helsingør. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil 3./8. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 6./8. til Buenos Aires. — Tiber, Bech, ank. hertil 5./8. — United States, Wulff, ank. hertil 3./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gullport 4./8. til River Plate. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Londonderry 5./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Belfast 6./8. til Troon. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Vejlo 30./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Liverpool 30./7. til Canada. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Dunkerque 6./8. til Grangemouth. — Pawol Andrejoff, Tannebek, afg. Petersborg 1./8. til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Halifax 30./7. til Ayr. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Emden 5./8. — Johan Siem, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 5./8. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Stugsund 31./7. til Papenburg. — Newa, Dahl, afg. Rotterdam 6./8. til Archangel.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Calais 6./8. til Blyth. — Nordsoen, Skou, afg. Middelfart 4./8. til Nystad. — Gerda, Iversen, afg. Ghent 4./8. til Stolpemünde. — Ellen, Hansen, ank. Malmø 5./8. — Fylla, Lauritsen, ank. Riga 3./8. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 7./8. til Alicante. — Napoli, Brinch, afg. Borgå 5./8. til Sovilla. — Bodil, Uldall, afg. Abo 5./8. til Huelva. — Alfa, Sørensen, ank. Bridgewater 4./8. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Liverpool 4./8. til Wiborg. — Laura, Petersen, afg. Blyth 5./8. til Malaga. — Hebe, Gregersen, afg. Cardiff 7./8. til Randers. — Inger, Larsen, ank. Drammen 4./8. — Jobanne, Thøgersen, afg. Antwerpen 4./8. til Saffi.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Libau 6./8. til West Hartlepool. — Brattingsborg, Suenson, ank. Rotterdam 31./7. — Flynderborg, Andersen, ank. Windau 6./8. — Fredensborg, Fischer, afg. Petersborg 5./8. til Ghent. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Petersborg 4./8. til Terneuzen. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Terneuzen 7./8. til Antwerpen. — Kronborg, Jensen, ank. Genua 1./8. — Rosenborg, Schultz, afg. Hull 7./8. til Kjøbenhavn f. o. — Skandorborg, Jensen, ank. Lübeck 6./8. — Stegølborg, Lund, ank. St. Raphael 29./6. — Stjerneborg, Lund, ank. Kronstadt 5./8. — Soborg, Hansen, ank. Lübeck 7./8. — Uranienborg, Schmidt, afg. Huelva 2./8. til Meinel.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldberg, Ørbeck, ank. Tyne 2./8. — Klampønborg, Winther, ank. Newcastle 2./8. — Marselisborg, Larsen, ank. Uleåborg 1./8. — Silkeborg, Pedersen, ank. Terneuzen 8./8. — Skodsborg, Agerlin, ank. Nantes 4./8. — Tuborg, Rhode, afg. Petersborg 7./8. til Antwerpen. — Ulfborg, Jørgensen, ank. Riga 6./8. — Vordingborg, Palsbo, afg. Domesnæs 5./8. til Amsterdam.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. La Rochelle 3./8. — Dansborg, Sørensen, ank. Sunderland 4./8. — Jægersborg, Larsen, afg. Kjøbenhavn 7./8. til Petersborg. — Kallundborg, Nielsen, ank. Velzen 4./8. — Taaruborg, Matzen, afg. Ripola 3./8. til Ghent.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Petersborg 1./8.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Petersborg 30./7.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Petersborg 8./8. til Nantes.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Svendborg 8./8. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Rouen 5./8.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Ghent 6./8. til Tyne.

Rossia. Generalkonsul Elissejef, Kofod, afg. Ghent 7./8. til Petersborg.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, ank. Wiborg 3./8. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Korsør 7./8. — Rimfaxe, Faber, afg. Raumo 6./8. til Rotterdam. — Schach Steenberg, Theiland, afg. London 6./8. til Burntisland.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Riga 2./8. — London, Bom, ank. Swinemünde 4./8. — Paris, Tholander, ank. Kjøbenhavn 26./7. — Bryssel, Kaas, ank. Boness 2./8.

Mercur. Berlin, Andersen, ank. Marieborg 31./7. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Dordrecht 2./8. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 22./7. til Bremen.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Norre Sundby 6./8. til Emden. — Cathay, Krause, pass. Perim 29./7. for Singapore. — Indien, Berg, afg. Hongkong 3./8. til Shanghai. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 7./8. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Kjøbenhavn 7./8. til Norre Sundby. — Chumpou, Hansou-Raan, afg. Suez 4./8. til Penang. — Baudou, Thomsen, ank. Bangkok 4./8. — Pangan, Knudsen, afg. Aden 5./8. til Port Said. — Bintang, Gabe, afg. London 6./8. til Kjøbenhavn. — Cambodia, Christensen, afg. Newcastle 5./8. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Demerara 5./8. — St. Thomas, Hansen, afg. London 5./8. — St. Croix, ank. Kjøbenhavn 15./7.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hanch, ank. Tyne 2./8. — Henrik Bjølke, Hausen, afg. Methil 5./8. til Kiel. — Ove Gjedde, Jans, pass. Kjøbenhavn 7./8. p. R. t. Riga.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Blyth 6./8. — Alexy, Lorentzen, ank. Kronstadt 5./8. — Dagny, Sørensen, ank. Kallundborg 6./8. — Mary, Clausen, ank. Kotka 7./8.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Tyne 4./8. — Fulton, Jørgensen, afg. Genua 3./8. til Oran. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 6./8. — Washington, Nielsen, afg. Hungerborg 4./8. — Nivingston, Svendsen, ank. Grimby 4./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. Pillau 3./8. — Freja, Nielsen, afg. Trondhjem 2./8. til Goole. — Vera, Thing, afg. Pillau 7./8. til Reval.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kallundborg 6./8. — Heleuc, Sørensen, ank. Dunkerque 5./8. — Agnete, Petersen, afg. Aalborg 7./8. — Hermin, Hansen, afg. Ghent 4./8. — Alice, Schultz, ank. Odense 4./8.

Alfred Christensen. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Kronstadt 6./8. — Urania, Clausen, afg. Boness 7./8. — Svend, Schmidt, ank. Trondhjem 5./8. — Nordland, Møller, ank. Boulogne s/M. 1./8. — England, Andersen, afg. Windau 6./8. — Holland, Poulsen, afg. Boness 7./8. — Rusland, Madsen, afg. Stege 7./8. — Lady Furness, Clausen, afg. Newcastle 5./8. — Europa, Hansen, ank. Petersborg 2./8. — Frankrig, Friis, ank. Calais 2./8. — Tyskland, Dunstrup, afg. Swinemünde 7./8. — Belgien, Nielsen, afg. Uleåborg 31./7.

Heimdal. Auine, Leth, ank. Rouen 4./8. — Helga, Vanben-Hansen, afg. Calais 7./8. — Martha, Christensen, afg. Rouen 7./8. — Elna, Katje, ank. Omega 7./8. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 28./7. — Simone, Møller, afg. Riga 6./8. — Jeanne, Løffler, ank. Calais 3./8. — Vera, Riso, afg. Sunderland 5./8. — Daisy, Lagesen, afg. Kotka 7./8.

Svendsen & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Wiborg 8./8. — Hans Tavsens, Klaaborg, afg. Kjøbenhavn 5./8. — G. Koch, Jørgensen, afg. Brügge 9./8. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Kjøbenhavn 9./8. sydg. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Petersborg 6./8. — Ajax, Brøsen, ank. Ostende 6./8. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Petersborg 4./8. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Methil 7./8. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Yxpila 4./8.

Sejlskibe.

Era. Argus, Jensen, ank. Råfås 5./8. — Karen, Albertsen, er ank. Eggehoed p. R. t. Harbour. — Herkules, Bager, ank. Frederikshald 4./8. — Marthing, Friis, ank. Gefle 5./8. — Concordia, Madsen, ank. Methil 5./8. — Genius, Bastrup, ank. London 5./8. — Albertine, Madsen, ank. Nakskov 5./8. — Do tvende Brødre, Boye, ank. Langesund 5./8. — Niels, Caspersen, ank. Yxpila 6./8. — Lauritz, Folmer, afg. Kjøbenhavn 4./8. til Norge. — Veritas, Staugaard, er ank. til Lerwik. — Ellen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 6./8. — Naomi, Hansen, ank. Kjøbenhavn 6./8. — Acasia, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 6./8. — Sostrene, Christensen, ank. Laguna 7./8. — Lauritz, Folmer, ank. Frederikstad 7./8. — Henry, Bager, ank. Helsingør Red 7./8. f. o. — Mathilde, Hansen, ank. Kjørteminde 7./8. — Svip, Jensen, ank. Randers 7./8. — Anne, Hansen, ank. Swinemünde 7./8. — Merkur, Christensen, ank. Brest 7./8.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 10. August 1909. — A. O. Tuxen. — Engelsk Soretsdom. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Dansk condenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkedensersings Fabrik

i Nakskov

Fans i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Isefjord.

I Nætterne mellem den 2den og 5te September d. A. afholdes efter Mærkets Frøbrud Skydeøvelser paa Isefjords Yderbødning.

Saalønge Skydningen varer, vil det Felt, over hvilket der skydes, blive belyst med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand, saalønge de elektriske Søgelys ere i Virksomhed.

Marineministeriets Admirationens-Departement, den 7. August 1909.

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.

Drager, G. W. Møller, Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibstører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Skoleskibet „Viking“.

„Viking“ ventes at ville tiltræde sin 3die Rejse i Slutningen af Oktober eller Begyndelsen af November d. A. og at have Plads for c. 25 nye Elever. Formularer og Blanketter til Ansøgning og Attester udleveres paa Selskabets Kontor, Toldbodvej 6, mellem Kl. 10—4.

Bestyrelsen.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 3816a

All Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Eftf. A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratorer.
De bedste Varer her paa Pladsen.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

Telegraphic Address: HOPPE.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Krmfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastungeplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnöküdevik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsglöfnareförbundet.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförning.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markklatensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører.

Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmström“.

Prima Referencer.

AXEL LUND

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incaassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

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. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Drager.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarer

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 61.

Kjøbenhavn, Fredag den 13. August 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higglassons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerop
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.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: Schierbeck



Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træslibsbunde
• • Leverander til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverander til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Randers Rebslaaeri
Randers
anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltove
til Skibsbrug og Elevatorer.
Se vor Udstilling i Aarhus.



CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“ St. Pbg. P. O. Box 249.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trætes 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 siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Berg & Larsen
forhen Marita Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

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.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Skib til Salg.
Galease „Christine“ af Aarhus, drægtig 26 Netto Tons, laster 62 Tons d. w., god Sejler og godt udhalet, er paa Grund af indtrufne Omstændigheder til Salg. Henvendelse til Enkefru Rosenberg, Dynkarken 9, Aarhus.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.
Ekstra prima amerikansk



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.: „Danskolloyd“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

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 18'—0 Dybde over Blokkene
Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.
Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn, Carlsbøffermann, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening l/m.
i Kjøbenhavn.
egner 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

Sejl ikke forbi Helsingør,



for De har forsynet Dem med
Hollandske Møllers
holdbare og veismagende
Brødsorter
Rug-, Sigte- og Franskbrød.
Faas hos d'Herr. Skibsprovianterlagsk. Hurtig Ekspdt.

Hollandske Mølle,
Helsingør. Telefon 5.

Kjøbenhavns Navigations-skole
er flyttet til
Ny Toldbodgade 3
Hj. af Sct. Annæ Plads
Telf.: Palæ 123 x.



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.

De private Assurandører l/m.
i Kjøbenhavn
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.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud, Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 13. August 1909.

I Følge Lov Nr. 115 af 14. Maj d. A. om Tilsyn med Sejlskibe m. m. skal danske Sejlskibe fra d. 1. Oktober d. A. tilfredsstille de i Lovens § 2 under Litra h. og i. stillede Fordringer, saaledes som disse maatte blive nærmere fastsat af Ministeriet for Handel og Søfart.

Da de internationale Forhandlinger, som vil danne Grundlaget for den endelige Fastsættelse af de nærmere Forskrifter, først om nogen Tid kan ventes tilendebragt, og der saaledes kun vil blive et ret kort Tidsrum mellem Ikrafttrædelsen af disse Forskrifter og deres Bekendtgørelse gennem Lovtidende, vil det være formaals tjenlig i saa vidt Omfang som mulig at henlede Rederiernes Opmærksomhed paa de Fordringer, som allerede nu kan ses at ville blive stillet.

Vi er i den Anledning bleven anmodet om at henlede Opmærksomheden paa nedenstaaende af Ministeriet udarbejdede

Oversigt

over

de Fordringer i Henseende til Sejlfartøjers Forsyning med Redningsbaade og Redningsredskaber, som det allerede nu kan ses fra d. 1. Oktober d. A. vil blive stillet i Henhold til Lov Nr. 115 af 14. Maj d. A. om Tilsyn med Sejlskibe m. m. § 2 Litra h og i.

Er Skibet paa 20 Tons eller derover, men ikke over 50 Tons, skal det have en brugelig Baad eller Pram i Stand til at optage alle om Bord værende Personer. Baaden (Prammen) skal være forsynet med det fulde Tilbehør af Aarer, et Sæt Gasler (eller Aaretolde), Ror med Rorpind eller Styreaare, Lænspropper og Pøs eller Øsekar.

Er Skibet over 50 Tons, skal det være forsynet med Baade, hvis Antal, samlede Bæreevne og Art fastsættes under Hensyn til Antallet af om Bord værende Personer samt til Skibets eller Fartøjets Art og Størrelse og til den Fart, det er bestemt til. Baadene skal være forsynet med alt nødvendigt Tilbehør og være saaledes anbragt, at de let og hurtigt kan sættes i Vandet.

Skibe i den indskrænkede Fart samt Skibe af under 100 Tons udenfor den indskrænkede Fart skal være forsynet med Baad (Baade) af tilstrækkeligt Rumindhold til at optage alle om Bord værende Personer.

Skibe af 100 Tons og derover udenfor den indskrænkede Fart skal være forsynet med Redningsbaad (Redningsbaade) af tilstrækkeligt Rumindhold til at optage alle om Bord værende Personer. Er Skibet desuden over 150 Tons, skal det endvidere have en god tjenlig Arbejdsbaad.

Disse Baade skal saa vidt muligt, idet der tages Hensyn til deres Sikkerhed paa Søen, være ophængt under Davider.

Det Antal Personer, en Baad maa optage, findes for Skibe udenfor den indskrænkede Fart ved at dividere Rumindholdet i Kubikmeter med 0,285, for Skibe i den indskrænkede Fart med 0,23.

Benyttes Damp eller Motor-Barkasser, maa der ved Bestemmelsen af det Antal Personer, de kan optage, gøres Fradrag for Drivapparatets Vægt og Plads. Vægten af et Menneske sættes til 70 kg.

En Baads Rumindhold regnes, saafremt det ikke er fundet paa nøjagtigere Maade, for at være lig 0,6 Gange Produktet af Længden, Bredden og Dybden. Længden skal være den største udvendige Længde, maalt mellem Stævnenes Spundingslinier, Bredden skal være den største Bredder, maalt uden paa Klædningen, og Dybden maales

mellem Kølens og Essingens Overkant ved Baadens Midte; findes der Aaregange, maales Dybden fra Underkanten af disse.

Enhver af de fornødne Baade skal for Skibe udenfor den indskrænkede Fart have et Rumindhold af mindst 3 m³, naar Skibet er 150 Tons eller derover, og et Rumindhold af mindst 2,5 m³, naar Skibet er 100 Tons eller derover indtil 150 Tons; er Skibet under 100 Tons, eller gaar det i den indskrænkede Fart, skal Baadene have et Rumindhold af mindst 2 m³.

Som Redningsbaad betragtes en Baad, som er forsynet med fastsiddende lufttætte Kasser af mindst 10 pCt. af Baadens Rumindhold eller med andre fyldestgørende Opdriftsmidler.

Baadene skal være i sødygtig Stand og deres Tilbehør klart til øjeblikkelig Brug.

Redningsbaadene skal være forsynet med: Fangliner af fornøden Længde og Førlighed, 2 Baadshager, det fulde Tilbehør af Aarer og 2 Reserveaarer, et Sæt Gasler fastgjort med Bændsler og 2 Reservegasler (eller et dobbelt Sæt Aaretolde), Mast og Sejl, Ror med Springline og Rorpind, Kompas, Olie-dæmper med 4 kg Olie, Blusapparat med Blus eller en Lanterne, Drivanker eller Dræg med Drægtov, Vandanker eller Vandbeholder, der stedse holdes fyldt med godt Drikkevand, en Brødbeholder, fyldt med godt haardt Brød, 2 Sæt til Hullerne neje Lænspropper, Pøs eller Øsekar, Kapøkse samt Redningsbælter til Besætningen i Baaden, jfr. nedenfor. Paa Ydersiderne af Redningsbaadene skal der være fastgjort en Redningsline.

Baade til søgaaende Skibe i den indskrænkede Fart samt til Skibe af under 100 Tons udenfor denne Fart skal være forsynet med Fangliner af den fornødne Længde og Førlighed, en Baadshage, det fulde Tilbehør af Aarer og en Reserveaare, et Sæt Gasler fastgjort med Bændsler og 1 Reservegaffel (eller et dobbelt Sæt Aaretolde), Ror med Springline og Rorpind (eller Styreaare), Olie-dæmper med 3 kg Olie, 2 Sæt til Hullerne neje Lænspropper, Pøs eller Øsekar.

Baade til Skibe i Kystfart samt Arbejdsbaade skal være forsynet med Fangline, en Baadshage, det fulde Tilbehør af Aarer og en Reserveaare, et Sæt Gasler (eller Aaretolde), Ror med Rorpind eller Styreaare, Lænspropper og Pøs eller Øsekar.

Skibet skal være forsynet med Redningsbælter og Redningskranse, let tilgængelige og i et Omfang, der fastsættes under Hensyn til Antallet af om Bord værende Personer samt til Skibets Art og Størrelse.

Skibet skal være forsynet med et Redningsbælte for hver om Bord værende Person samt med mindst 2 Redningskranse; dog skal Skibe, der skal have flere end 2 Baade, have mindst lige saa mange Redningskranse som Baade. Skibe i Kystfart behøver dog kun at have 1 Redningskrans, dersom Antallet af om Bord værende Personer ikke er over 4. Redningsmidlerne skal være saaledes henlagt, at de i Ulykkestilfælde er let tilgængelige.

Redningsbælterne skal være saadanne Korkbælter, Redningsveste eller andre til Redning hensigtsmæssige Redskaber, som er egnede til bekvemt at tages om Livet, og som er udskaarne for Armene. De skal stedse være klar til øjeblikkelig Brug uden forinden at behøve Udpustning. De skal kunne flyde paa Vand i 24 Timer med en Vægt af 8 kg Jern.

Bælter anskaffet før 1. Januar 1910 behøver dog ikke at være udskaarne for Armene og skal kun kunne bære 7 kg Jern.

Redningskransene skal være af massiv Kork eller andet af Ministeren for Handel og Søfart godkendt Materiale og skal kunne flyde paa Vand i 24 Timer med en Vægt af 15 kg Jern.

Redningskranse, anskaffet før 1. Januar 1910, behøver dog kun at kunne bære 12 kg Jern.

Redningskransene skal være saaledes anbragt paa øverste Dæk, at de er let tilgængelige og hurtigt kan kastes over Bord. Rundt om hver Redningskrans skal være fæstet en Line.

Efter hvad vi erfarer har Ministeriet for offentlige Arbejder, paa Foranledning af Ministeriet for Handel og Søfart, i disse Dage nedsat en Kommission, der under Forsæde af Generaldirektør, Departementschef Fr. Nordlien skal overveje en eventuel Omordning af Kjøbenhavns Havneforhold.

Kommissionen bestaar iøvrigt af følgende Medlemmer:

Direktør i Privatbanken C. C. Clausen, Havnekaptajn, Kommandør C. F. Drechsel, Formanden i Bestyrelsen for Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab, Gehejmetatsraad I. Glückstadt, Fuldmægtig og Ekspeditionssekretær i Ministeriet for offentlige Arbejder C. F. Krarup, Kontorchef i Ministeriet for Handel og Søfart I. E. A. Krogh, Direktør i Det forenede Dampskibsselskab John Larsen, Medlem af Kjøbenhavns Havneraad Grosserer O. B. Muus, Formanden for Grosserer-societetets Komité Etatsraad C. A. Olesen og Direktør i Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab E. Thielsen.

Vi har modtaget følgende fra Sekretæren for »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe«:

Dispensation fra Lastelinie-loven. Foranlediget ved forskellige Forespørgsler, ønsker jeg gerne — i Tilslutning til min Henvendelse til Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe i dette Blads Nr. 59, hvilken Henvendelse jo alene var beregnet for denne Afdeling — at tilføje, at Dispensationen antagelig lige saa vel vil kunne opnaas af Skibe udenfor den indskrænkede Fart, og baade af Damp- og Sejlskibe, idet den eneste Betingelse (foruden Skibets egen Soliditet) er, at det ikke farer paa Havne, hvor tvungen Lastelinie kræves. Endvidere staar alle Skibe, som ikke farer paa fremmede Havne, ganske udenfor Lovens Virkefelt, saaledes at f. Eks. Stenfiskere o. l. (saa længe de kun komme til dansk Havn) er ganske uberørt af Loven.

Svendborg, d. 11. August 1909.

L. Rasmussen.

Belgiske Skibsfartsplaner. I Antwerpen skal der, efter hvad der berettes fra paalidelig Kilde, i den nærmeste Tid afholdes et Møde af fremragende belgiske Finansmænd, for at raadslaa om Dannelsen af en stor Dampskibslinie, fortæller »Hamb. Corr.« Det drejer sig nærmest om direkte Linier fra Antwerpen til De Forenede Stater, Sydasiens og Østasiens. Man venter, at baade Regeringen og »last not least«, ogsaa Kongen vil bidrage til Planens Realisation.

Formanden for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Direktør Carl Will, R. af Dbg., samt Repræsentationens juridiske Medlem, Prof. Dr. juris Viggo Bentzon, R. af Dbg., har under 10. d. M. modtaget Sølvkorset.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ⁸³/₁₉₀₉, afsagt den 12. Maj 1909. Maskinmester J. Thomsen mod A/S. Dansk-Færøsk Havfiskeriselskab.

Den 9. April 1908 afsluttedes der mellem de Indstævnte A/S. Dansk-Færøsk Havfiskeriselskab og Citanten Maskinmester Jørgen Thomsen en Kontrakt, hvorved Citanten antoges som 1. Maskinmester om Bord i de Indstævntes Skib, Damptrawleren »Atlant«, for en maanedlig Gage af 210 Kr. Det hedder i Kontraktens Post 1:

»Denne Kontrakt skal være bindende for mindst eet Aar med 3 (tre) Maaneders Opsigelse gensidig«. Og i Post 2:

»Ved Forseelser eller af andre Grunde, som nødvendiggør det, kan Afskedigelse finde Sted straks«.

Efter at Maskinmester Thomsen havde gjort Tjeneste om Bord i Skibet i 1908, blev dette i Slutningen af December paa Grund af Selskabets økonomiske Vanskeligheder oplagt i Grimsby, og under 2. Januar d. A. tilskrev Selskabet Maskinmester Thomsen et Brev, hvori det hedder:

»Foraarsaget af de vedvarende Uheld, som er tiltruffet denne Baad, saa vel som de store Tab, som disse har forvoldt vort Selskab, ser Bestyrelsen sig nødsaget til at lægge Baaden op i Grimsby. Vi har derfor telegraferet til Mr. Powell om at afskedige det hele Mandskab straks og lægge Baaden op. De nødvendige Reparationer ved Bunden maa først foretages, men da Maskinen efter Forlydende er i god Orden, vil der ikke være Nødvendighed for Dem at blive, — — — — —

Vi har anmodet Mr. Powell om at betale Dem til Dato, naar De forlader Baaden og vil opgøre Rejseomkostninger hertil, naar De kommer her«.

Noget senere rejste da Maskinmester Thomsen til Kjøbenhavn, og under 13. Februar d. A. meddelte han Selskabet Kvittering for »Resthyre til 10. Januar 1909 den Summa Kr. 53.30«, ligesom han kvitterede for et Beløb af Kr. 63.00 til Dækning af Rejseudgifter fra Grimsby til Kjøbenhavn. Efter sin Fremstilling troede han imidlertid, i Henhold til Udtalelser til ham i den Retning fra Selskabets Direktion, at han paany skulde tilbage til Skibet, og han vil udtrykkelig, da han meddelte Kvittering, have gjort opmærksom paa, at han henholdt sig til Kontraktens Bestemmelser. Da det imidlertid ikke blev til noget med den forventede Genoptagelse af Tjenesten, og Selskabet nægtede at udbetale ham hans formentlige Tilgodehavende i Følge Kontrakten, 3 Maaneders Gage fra 10. Januar til 10. April d. A., Kr. 630.00, har han nu anlagt nærværende Sag, hvorunder han paastaar det indstævnte Selskab tilpligtet at betale det nævnte Beløb Kr. 630.00 med Renter og Sagens Omkostninger, medens Selskabet paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Farsaavidt nu det indstævnte Selskab har gjort gældende, at det i Henhold til Kontraktens Post 2 har været berettiget til at afskedige Citanten uden Varsel, kan der ikke gives det Medhold heri. De citerede Ord hjemler ikke med Sikkerhed de Indstævntes Ret til at meddele øjeblikkelig Afskedigelse som Følge af deres egne økonomiske Vanskeligheder, og det findes at have maattet paa hvile de Indstævnte at give Kontrakten en klar Affattelse i saa Henseende.

Selskabet har dernæst forment, at Citanten i hvert Fald ved at meddele Kvittering som sket, maa have tabt Retten til at stille yderligere Krav, og det har bestridt, at saadanne da blev stillet eller reserveret fra Citantens Side. Selv om det ikke imod de Indstævntes Benægtelse er godtgjort, at Citanten, da han kvitterede for Resthyren til 10. Januar 1909, har taget den paastaede Reservation, findes det, navnlig naar henses til de uklare Udtryk i Kontraktens § 2, at maatte have været de Indstævntes Sag at skaffe sig en udtrykkelig Saldokvittering, og da det efter den ovennævnte Kvitterings Affattelse ikke imod Citantens Benægtelse kan antages, at det har været ham klart, at han ved at underskrive den erkendte ikke at have Hyre tilgode for Tiden efter bemeldte Dato, findes hans Paa-

stand at maatte tages til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger paalægges de Indstævnte med 50 Kr.

Kostreglementet.

Vi har modtaget følgende:

For 30 Aar siden var Kosten i danske Skibe noget ganske fint, noget som vi var stolt over, og som blev fremhævet til enhver Tid.

Siden da er all gaaet frem, alt forbedret, kun ikke Sømandens Kost. Aar 1892 blev jo Kostreglementet revideret, de væsentligste Forandringer var, at nu kunde Margarine udgives for Smør, Cacao traadte i Stedet for Øl og Brændevin. At Revisionen ikke blev hilst med Begejstring er let forstaaeligt.

Nu skriver vi 1909; i de forløbne 17 Aar har der ingen Ændring eller Forbedring fundet Sted, og vort Kostreglement er derfor nu et af de sletteste, der findes mellem civiliserede Nationer.

At Stilstand er Tilbagegang, er her demonstreret i fuldeste Maal. Tiden er inde, hvor vi igen kan vente en Revision af Kostreglementet, og jeg vil derfor bede alle, hvem Sømandens Ve og Vel ligger paa Hjærte, at arbejde hen til, at vi faar en tidssvarende og ikke for ensformig Kost; man siger, at Vejen til en Mands Hjærte gaar gennem hans Mave, dette gælder i dobbelt Grad for Sømanden! Det store Barn han er! —

Konserves, saasom Oksekød, Lammekød, Laks, Fiskeboller, Blodbudding og Leverpostej faas nu til Dags til meget rimelige Priser og burde i Søen til Dels træde i Stedet for salt Kød og Flæsk, ligesom Mælk, Ost og Pølse aldrig burde savnes paa Sømandens Bord. Ved Land burde Mandskabet hverken faa salt Kød eller Flæsk. I de fleste søfarende Nationers Skibe faar Mandskabet varm Mad til Frokost, Middag og Aften, men i vore Skibe kun yderst sjældent! Dette burde ikke være saa! — Hver dansk Skipper burde sørge for, at Mandskabet fik sin varme Mad tre Gange om Dagen, og ved fornuftig Ordning vilde det ikke blive stort dyrere end nu. Jeg har talt med flere Kapitajner og Redere om dette Spørgsmaal; somme har svaret mig: »Vi holder ikke Hotel«. Nej, Gud bedre det, blot der vilde holdes Spisehus og ikke som nu saa ofte Fallighus! Jævnfør Kosten paa Sundholm alias Ladegaarden, og De vil se, at Kosten der er bedre end den, der bydes danske Sømænd i 1909 efter Kostreglementet af 10. Decbr. 1892.

Trampskipper.

Havarier og Forlis.

Taarneborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 9. ds. paa Grund paa Barber Sands. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Koster, Dpsk. af Göteborg, kom d. 7. ds. paa Grund paa Hatterrevet. Flot med Assistance af Svitzers og er indgaaet hertil for Reparation; Bunden har svar Skade.

Polloenares, belgisk Dpsk., er ved at passere igennem Kaiser Wilhelm Kanalen kommen i Kollision med Kanalvægen, hvorved den har faaet en Læk og er sunket. Kanalen er derved spærret.

St. Knud, Dpsk., der d. 11. ds. afgik fra Nykjøbing S. til Kjøbenhavn, har faaet Brud paa Maskinen og maatte søge ind til Rodvig. Skihet kan ikke ved egen Hjælp komme videre, men en Damper er undervejs for at bugserer det til Kjøbenhavn.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Hændende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Frederikshavn 11./8. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Malaga 11./8. til Algier. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 10./8. til Dartmouth. — Anglo Daue, Wiencie, afg. Stavanger 11./8. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, pass. Hirtshals 11./8. hertil. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 11./8. til Antwerpen. — Arno, Strubberg, ank. hertil 12./8. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiansand 27./8. til Boston. — Aurora, Fischer, afg. Antwerpen 11./8. til Havre. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. West Hartlepool 10./8. — Beira, Lunge, ank. Alicante 7./8. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 2./8. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Napoli 11./8. — Christian IX, Holm, ank. hertil 11./8. — Dagmar, Bogvad, ank. Riga 10./8. — Douro, Soberg, pass. Dartmouth 8./8. til Oporto. — Eshjerg, Strulve, ank. Antwerpen 11./8. — Florida, Andersen, ank. hertil 24./7. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 8./8. — Garonne, Kromann, ank. hertil 11./8. — Georgios I, Soreusen, ank. Hull 11./8. — Hollig Olav, Holst, afg. New York 5./8. hertil. — Hengest, Munk, afg. London 10./8. til Grimsby. — J. C. Jacobsen, Jacobsen, ank. Cadiz 6./8. — Jolantha, Simonsen, ank. Pillau 9./8. — Kanan, Hansen, ank. Libau 4./8. — Kentucky, Andersen, afg. St. John 31./7. til Cardiff. — Kiew, Jørgensen, afg. Riga 6./8. til Dunkerque. — Kursk, Gommesen, ank. Riga 4./8. — Leopold II, Rasmussen, pass. Hanstholm 11./8. hertil. — Louise, Kruse, ank. Pillau 10./8. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 4./8. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Jønsen, afg. Tunis 9./8. til Piræus. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. herfra 11./8. til Libau. — Moskov, Rasmussen, ank. hertil 4./8. — Nicolai II, Klausen-Kaas, afg. herfra 11./8. til Petersborg. — Nordjylland, Jacobus, afg. Petersborg 7./8. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 5./8. — Omsk, Harder, ank. Libau 9./8. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 31./7. til New York. — Pounsylvania, Gotsche, afg. Kristiania 7./8. til New York. — Perm, Christensen, ank. London 10./8. — Progol, Iversen, pass. Skagen 12./8. hertil. — Riberhuus, Bønnelykke, afg. herfra 10./8. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. hertil 31./7. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil 3./8. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 6./8. til Buenos Aires. — United States, Wulff, afg. herfra 12./8. til Kristiania. — Tiber, Bech, afg. herfra 10./8. til Petersborg.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Libau 6./8. til West Hartlepool. — Brattingsborg, Suenson, afg. Rotterdam 11./8. til Rouen. — Flynderborg, Andersen, ank. Windau 6./8. — Fredensborg, Fischer, afg. Petersborg 5./8. til Ghent. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Petersborg 4./8. til Terneuzen. — Jomshorg, Mathiesen, ank. Blyth 9./8. — Kronborg, Jensen, afg. Genua 11./8. til Huelva. — Rosenborg, Schultz, afg. Hull 7./8. til Petersborg. — Skanderborg, Jensen, ank. Petersborg 11./8. — Stegelborg, Lund, ank. St. Raphael 29./7. — Stjornoborg, Lund, ank. Petersborg 5./8. — Søborg, Hansen, ank. Lübeck 7./8. — Uranionborg, Schmidt, afg. Huelva 2./8. til Memel.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Tyno 2./8. — Klampenborg, Winther, ank. Hull 8./8. — Marselisborg, Larsen, ank. Uleåborg 1./8. — Silkeborg, Pedersen, ank. Terneuzen 8./9. — Skodsborg, Agerlin, ank. Nantes 4./8. — Tuborg, Schmidt, afg. Petersborg 7./8. til Antwerpen. — Ulfshorg, Jørgensen, afg. Riga 11./8. til Rotterdam. — Vordingborg, Palsbo, ank. Riga 6./8.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. La Rochelle 11./8. til Barry. — Dansborg, Sørensen, ank. Sunderland 4./8. — Jørgersborg, Larsen, ank. Kronstadt 10./8. — Kallundborg, Nielsen, ank. Velzen 4./8. — Taarnborg, Matzen, ank. Ghent 10./8.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Petersborg 11./8. til Ghent.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Petersborg 30./7.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Petersborg 8./8. til Nantes.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Svendborg 8./8. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Rouen 11./8. til Methil.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Grangemouth 10./8.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Kofoed, afg. Ghent 7./8. til Petersborg.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Blyth 6./8. — Alexy, Lorentzen, ank. Kronstadt 5./8. — Dagny, Soreusen, ank. Nyborg 10./8. — Mary, Clausen, ank. Åbo 11./8.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Blyth 9./8. — Nautik, N. Nielsen, ank. Runcorn 10./8. — Nordsoen, Skov, ank. Nystad 7./8. — Nexos, Basse, pass. Gibraltar 9./8. for Shurpness. — Gerda, Iversen, ank. Stolpmünde 9./8. — Cito, Jepsen, afg. Emden 10./8. til Alicante. — Napoli, Brinch, pass. Helsingør 8./8. for Sevilla. — Bodil, Uldall, pass. Hirtshals 9./8. for Huelva. — Dagmar, Mathiesen, pass. Gibraltar 9./8. for Brake. — Alfa, Soreusen, ank. Plymouth 9./8. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Helsingør 9./8. for Wiborg. — Laura, Pederson, pass. l'Quessant 8./8.

for Malaga. — Hebe, Gregersen, afg. Cardiff 7./8. til Randers. — Inger, Larsen, ank. Skieu 10./8.

Ostasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Emden 10./8. til Port Said. — Cathay, Kruuse, pass. Perim 29./7. for Singapore. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 7./8. til Port Said. — Iudion, Berg, ank. Shanghai 8./8. — Samui, Lielt, afg. Norre Sundby 10./8. til Middlesbrough. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Suez 4./8. til Penang. — Bandon, Thomseu, ank. Bangkok 4./8. — Pungau, Knudsen, afg. Aden 5./8. til Port Said. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 10./8. — Cambodia, Knudsen, afg. Newcastle 5./8. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Rotterdam 9./8. — St. Jan, Ingeuann, afg. Demerara 24./7. — St. Croix, oplagt i Kjøbenhavn.

Æro. Emanuel, Hansen, ank. Randers 9./8.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Alloo 6./8. — I. N. Madvig, Hahn, er ank. til Hull. — Hamlet, Jørgensen, afg. Blyth 6./8. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 9./8. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 3./8. — Niels R. Finzen, Olseu, ank. Kronstadt 6./8.

Ocean. Norman, Rosbak, ank. Hungerborg 1./8. — Allan, Nielsen, afg. Kalundborg 10./8. til Aberdeen.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, afg. Riga 11./8. — Russia, Poulsen, afg. Petersborg 10./8. — Carl Hecksher, Starck, ank. Burntisland 10./8. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 11./7. — Normannia, Erichsen, ank. Petersborg 4./8. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 6./8. — Canadia, Jespersen, afg. Barbados 10./8. — Livouia, Skov, ank. Blyth 9./8.

Østersøen. Cimbrin, Poulsen, afg. Rotterdam 5./8. — Patria, Dam-Larsen, afg. Rotterdam 11./8. — Gratia, Sørensen, ank. Ghent 5./8. — Astoria, Neergaard, ank. Port Tampa 4./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Petersborg 4./8. — Gullin, Nielsen, ank. Methil 11./8. — Caledonia, Jørgensen, afg. Narva 5./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 10./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Barry 31./9.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Ghent 10./8. — Granaria, Jørgensen, ank. Baltimore 7./8. — Carbonia, Mathiasen, afg. Leith 7./8. — Estonia, Winekler, afg. Ghent 9./8.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Soroka 29./7. — Selandia, Troensegaard, afg. Rostock 11./8. — Secalia, Jensen, ank. Methil 10./8. — Frumentia, Andersen, ank. Kronstadt 6./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Dunkerque 10./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 10./8.

Dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gullport 4./8. til River Plate. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Londonderry 5./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Troon 7./8. til Mirauichi. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Vejle 9./8. til Petersborg. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Liverpool 30./7. til Canada. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Grangemouth 9./8. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, ank. Dunkerque 7./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Halifax 30./7. til Ayr. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Emden 10./8. til Kronstadt. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 8./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Puppenburg 7./8. — Nawa, Dahl, afg. Rotterdam 6./8. til Archangel.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Tyne 4./8. — Fulton, Jørgensen, ank. Oran 7./8. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 6./8. — Nivingston, Svendsen, afg. Grimsby 7./8. — Washington, Nielsen, ank. Elsfleth 10./8.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Newcastle 2./8. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Kiel 8./8. — Ove Gjedde, Jans, ank. Riga 9./8.

Skandia. Gullfaxe, Ankersen, ank. Wiborg 3./8. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Korsør 11./8. til Frederikshavn. — Rimfaxe, Faber, afg. Raumo 6./8. til Rotterdam. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Burntisland 9./8. til Kjøbenhavn.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 10./8. til Ghent. — London, Bom, ank. Tyne 9./8. — Paris, Tholander, ank. Kjøbenhavn 25./7. — Bryssel, Kaas, afg. Boness 9./8. til Petersborg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 10./8. — Wien, Boeckhansen, afg. Dordrecht 9./8. til Petersborg. — Roma, v. Tbuu, ank. Bremen 10./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 9./8. — Freja, Nielsen, ank. Goole 9./8. — Vera, Thing, ank. Reval 9./8.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 9./8. — Helene, Sørensen, ank. Rotterdam 11./8. — Agnete, Petersen, afg. Reval 11./8. — Hermia, Hansen, afg. Neufahrwasser 11./8. — Alice, Schultz, afg. Odense 10./8.

Alfred Christensen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Kronstadt 6./8. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 10./8. — Sveud, Schmidt, afg. Trondhjem 10./8. — Nordland, Møller, afg. Boulogne s/M. 11./8. — England, Andersen, afg. Windau 6./8. — Holland, Poulsen, ank. Karrebæksmünde 10./8. — Rus-

land, Madsen, ank. Riga 9./8. — Lady Furnoss, Clausen, afg. Altona 9./8. — Annette Furuess, Larsen, afg. Newcastle 3./8. — Europa, Hansen, afg. Kronstadt 7./8. — Frankrig, Friis, afg. Calais 10./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Kotka 10./8. — Belgieu, Nielsen, ank. Zaandam 8./8.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Rouen 4./8. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Blyth 11./8. — Martha, Christensen, ank. Tyne 10./8. — Elna, Ratje, ank. Ouega 7./8. — Thoresø, Pedersen, afg. Archangel 11./8. — Simone, Møller, afg. Riga 6./8. — Jeanne, Løfner, afg. Calais 10./8. — Vera, Riso, ank. Neufahrwasser 10./8. — Daisy, Lagescu, afg. Kotka 7./8.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brorsen, ank. Osteude 6./8. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Rotterdam 11./8. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Swinemünde 11./8. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Wasa 9./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Ny Karleby 7./8. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Petersborg 11./8. — Lars Kruse, Mathieson, afg. Petersborg 6./8. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Wismar 9./8. — Peter Willemoes, Albreten, ank. Ghent 10./8. — Hans Tavseu, Klaborg, ank. Uleåborg 9./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Wiborg 8./8.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Prins Valdemar, Hansen, afg. Newcastle 1./8. til Autofagasta. — Thora, Thomsen, pass. Dover 4./8. for Ria Janeiro. — Prinsesse Marie, Pedersen, ank. Sidney 5./8.

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, afg. Hamburg 9./8. til Cadix.

Renne. Proven, Olsen, ank. Greifswalde 2./8. — Veset, Kofood, ank. Stralsund 3./8. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksmünde 3./8. — Bolgen, Whesth, ank. Colberg 3./8. — John Hintze, Knudsen, ank. Stolpemünde 4./8. — Leif, Nielsen, ank. Lübeck 5./8. — Ane Kathrine, Holm, ank. Korsør 5./8. — Argus, Holm, ank. Kalmar 6./8. — Herman Olsen, Hintze, ank. Stolpemünde 6./8. — Næstved, Rasmussen, ank. Stolpemünde 7./8.

Svendborg. Fortuna, Christiansen, ank. Kings Lynn 3./8. — Grette, Hansen, ank. Rotterdam 3./8. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Anceur 7./8. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Kings Lynn 4./8. — Vega, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 4./8. — Solon, Rasch, ank. London 3./8. — Alma, Hansen, ank. Abbeville 3./8. — Martin, Vilde, ank. Flensborg 3./8. — Marie, Skov, ank. Pensacole 5./8. — Urd, Olsen, ank. Folkestone 5./8. — Rossing, Larsen, ank. Charlestown t. 5./8. — Jason, Hansen, ank. Pare 5./8. — Hertha, Hansen, ank. Drobak 6./8. — Marie, Andersen, ank. Dysart 6./8. — Psyche, Nielsen, ank. Drobak 6./8. — Roska, Petersen, ank. Umeå 6./8. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Allinge 7./8. — Dagny, Rasmussen, ank. L'Orient 7./8. — Belona, Larsen, ank. Fecamp 6./8. — Raghild, Andersen, ank. Dundee 6./8. — Norden, Andreasen, ank. Fowey 6./8. — Caspar, Hansen, ank. Uleåborg 7./8. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Croix de Vie 8./8. — Helge, Carlsen, ank. Brnhestad 8./8. — Newsky, Nielsen, ank. Plymouth 8./8. — Hans Ditlev, Knudsen, ank. Landskrona 4./8. — Laurits, Dam, ank. Wasa 7./8. — Union, Olsen, ank. Allinge 8./8. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Bogense 9./8. — Danmark, Huusfeldt, ank. Ramsgate 9./8. — Lya, Jensen, ank. Skefteå 9./8. — Gæa, Petersen, ank. L'Orient 9./8. — Clytia, Nielsen, ank. Randers 9./8. — Vera, Jensen, ank. Luleå 10./8. — Peter, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 10./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 9./8. — Urania, Nielsen, ank. Herøysund 10./8. — Mercur, Lund, ank. Kronstadt 9./8.

Æro. Danmark, Bager, ank. Nakskov 8./8. — Fuglen, Christensen, ank. Archangel 8./8. — Freya, Petersen, ank. Swinemünde 7./8. — Hekla, Hermansen, ank. Kronstadt 8./8. — Salvador, Sand, ank. Werdn 7./8. — Debora, Rasmussen, ank. Stjohus 8./8. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Sandvik (Umeå) 8./8. — Gloria, Fabricius, ank. Irhald 8./8. — Hermod, Dreimann, ank. Drobak 8./8. — Norden, Rasmussen, ank. New Ross River 9./8. — Nauta, Stærke, ank. North Sidney 9./8. — Mary, Andersen, ank. Bonavista 9./8. — Bien, Petersen, ank. Swinemünde 10./8. — Vera, Clausen, ank. Veener 9./8. — Ofelia, Clausen, ank. Tunity 9./8. — Thea, Friis, pass. Erikshale 9./8. for Kappeln. — Solon, Rasmussen, ank. Swinemünde 11./8. — Marie, Boye, ank. Danzig 11./8. — Æro, Christensen, ank. Chatham 10./8. — C. M. Potorson, Petersen, ank. Warnemünde 11./8. — Ludvig Bramsen, Groth, pass. Montevideo 10./8. p. R. t. Falmouth f. O. — Kianc, Christensen, ank. Kiel 10./8. — Mette, Andersen, ank. Klaksvik 10./8. — Hamlet, Rasmussen, ank. Bonavista (N. F.) 11./8. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Kjøbenhavns Red 9./8. p. R. t. Nordenham. — Ingolf, Nymann, ank. Kjøbenhavns Red 11./8. p. R. t. Shoreham. — Ariccis, Andersen, ank. Åbo 11./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 13. August 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Kostreglementet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofareude. — Kjøbenhavns Børskurs.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

•Efterretninger for Søfarende omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er angivet for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1786. Vandstand. Thyborøn-Kanal. - Jyllands V.-Kyst. Nordseens. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 3,7 m, i Langholm-Løb 3, m, i Svanholm-Løb 1,5 m, i Kobbers-Løb 3, m, i Gaasholm-Løb 2,5 m. Der er saaledes for Tiden 3, m Dybde mellem Nordseens og Limfjorden.

1787. Midlertidige Fyr tændes. Søby Havn. Jylland Ø-Kyst. Kattegat. Den 15de August 1909 tændes ved Søby Havn, paa Yderenden af de under Arbejde værende nye Havnemøler, midlertidig en rød Lanterne paa S-Molen og en grøn Lanterne paa N-Molen. Flammens Højde: 4 m. De vises fra Fyrpæle, som er anbragt paa det yderste af Arbejdsbroerne og flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem.

1788. Vrag uskadelliggjort. Gjerrild Klint. N. Fornæs. Kattegat. Vraget af den c. 4 Sm N. t. Ø. fra Gjerrild Klint sunkne Galease er uskadelliggjort. Mindste Dybde over Vraget 7,5 m. Vrag-Lystønden er inddraget. Belliggenhed: 56° 32' N. Br. 10° 55' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1681. Kjøbenhavn 1909).

1789. Fyr forandret. Ebelto. Kattegat. Ebelto Fyr er nu forslærket. (Danske Løds, Side 192. Fyr-Port., Nr. 152). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 968. Kjøbenhavn 1909).

1790. Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Isefjord. I Nætter mellem den 2den og 5te September 1909 afholdes efter Mørkets Frembrud Skydeøvelser paa Isefjords-Yderbredding. Saalænge Skydningen varer, vil det Felt, over hvilket der skydes, blive belyst med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

1791. Skydeøvelser. Jægerspris. Isefjord. Den 20de, 21de, 22de, 24de, 25de, 27de og 30te August, 1ste og 2den September 1909 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 10 1/2 Em. til Kl. 2 1/2 Em. ved Jægerspris. Naar der skydes, at Nationsflaget hejst paa Krohningebakke, 900 m VNV. for Christiansminde, samt paa Carolineloj, 560 m NV. for Drubakke Kirke. Under Skydningen er det forbudt at komme V.-kysten af Horns Herred ud for Øvelsespladsen og N. for samme indtil Allholm nærmere end 2 Sm.

*) 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.

1805. Forandring i Afmærkning. Fyrbaake opføres. Weser. I August 1909 ombyttes mellem Grossensiel og Bruke de røde Stumpstønder med røde Spiritønder. Paa N.-Spidsen af Reher Plate Lededæmning ved km 51,5, lige over for Beckumer-siel, opføres en Fyrbaake. Prammen, som ligger paa Stedet, viser en rød Cylinder eller tre Lanterner. Hvid, rød, lodret for hinanden, og skal passeres langsomt.

1806. Tønder flyttet. Doove Balg. Zuidereze. Holland. I Doove Balg er Stumpstønderne Nr. 5 og 5 a flyttet til henholdsvis 53° 2' 29" N. Br. 5° 9' 12" Ø. Lgd., og 53° 2' 40" N. Br. 3° 10' 16" Ø. Lgd.

1807. Øvelser. Helder. Zeegat van Texel. Fra 16de—28de August 1909 afholdes Øvelser i Zeegat van Texel. I det V.-lige Indløb til Malzwin udlægges tre Tønder og i Helder to Lystønder, paa Helder Søtjære til Baaker og paa Dynen ved Schulpengat Ø-Side tre Baaker, de belyses om Natten og er Skiltsarten uvevkomme.

Naar Havnen er spærret, hejses om Dagen blaåt Flag paa Havneløvedet og ved Havnekortet. Skibe, som ønsker at løbe ind, maa hejse Flag B, og naar det er tilladt at løbe ind, hejses Flag B paa Havnedæmningen. Om Natten hejses en grøn Lanterne paa Havneløvedet som Signal for, at Havnen er spærret. Paa Spærringen vises tre røde Lanterner. Skibe, der ønsker at løbe ind, maa give gængsne Slud i Damploften eller med Taagehornet.

1808. Forandring i Afmærkning. Dybde. Nauw van Bat. Everingen. Scheide. I Nauw van Bat er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 42 med Kegle ombyttet med en Stumpstønde Nr. 42 med alskortet Kegle. 51° 23' 5" N. Br. 4° 9' 18" Ø. Lgd. I Everingen er Stumpstønde Nr. 16 inddraget. 51° 21' 14" N. Br. 3° 52' 0" Ø. Lgd. Den mindste Dybde i Tøndelinien er 5,1 m tæt ved Stumpstønde Nr. 7, og 6,0 m tæt ved den sorte Lystønde Nr. 19.

1809. Forandring i Afmærkning. Dybde. Oude Everingen. Scheide. I Oude Everingen er Stumpstønde Nr. 2 flyttet til 51° 23' 20" N. Br. 3° 51' 36" Ø. Lgd., Stumpstønde Nr. 4 til 51° 23' 21" N. Br. 3° 53' 18" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 3 til 51° 23' 12" N. Br. 3° 52' 9" Ø. Lgd.

En Stumpstønde Nr. 5 er udlagt paa 51° 23' 22" N. Br. 3° 53' 50" Ø. Lgd. Midtfarvands er der paa den V.-lige Barre henholdsvis 3,7 og 4,5 m Vand.

1810. Tønder inddrages. Firth of Forth. Skotland. Omtrent den 30te Septem-ber 1909 inddrages den sorte Stumpstønde ud for Long Craig mellem Seafield Vows og Kirkcaldy, 56° 5' N. Br. 3° 9' V. Lgd., og den røde Spidstønde ud for Longannet Point, tæt ved Graungemouth. 56° 2' N. Br. 3° 41' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1811. Baake opført. Menhir Occidental. Argenton. Frankrig. En hvid Baake med Kegle er opført paa Menhir Occidental, 450 m N. 70° V. fra den hvide V.-lige Pyramide paa Halvoen Dolvez. 48° 31' 21" N. Br. 4° 46' 24" V. Lgd.

1812. Ledemærke i Orden. Needles Channel. England S.-Kyst. Flagsstangen paa Fort Warden er atter rejst. Ledemærket for at sene ind i Needles Channel er Flagsstangen paa Fort Warden overet med S-Enden af Hill Farm's Træer i N. 60° Ø. Warden Fort: 50° 41' N. Br. 1° 32' V. Lgd.

1813. Fortøjtede udlagt. Portland Harbour. England. I Portland Harbour er udlagt en Fortøjtede Nr. 5, c. 1 Kbl N. 10° V. fra Skorstenen paa Kulpieren. 50° 34' N. Br. 2° 26' V. Lgd.

1814. Baake opført. Ledemærke. Plymouth Sound. Paa Reuy Point NV-Ende er opført en sort og hvid, 11 m høj, diamantformet Baake, 3/4 Kbl N. 41° Ø. fra Shagstone Baake. 50° 19' N. Br. 4° 7' V. Lgd. Holdt overet med V.-Enden af Bovisand Pier i S. 18° Ø. leder den gennem Smeaton Pass over Grundene i 9 m Vand.

1816. Forestaaende Forandring af Taagesignal. North Lundy. Bristol Chan-nel. Omtrent den 16de September 1909 forandres Taagesignalet ved North Lundy

1792. Lodstærtejl midlertidig inddraget. Nyord. Smaalands-Farvandet. Nyord Lodstærtejl er midlertidig inddraget. Lodserne holder Vagt ved Bønsvig, saa længe Fartøjet er inddraget.

1893. Forstaaende Tænding af Fyr. Thorshavn. Strøms. Færøerne. Den 1ste September 1909 tændes Thorshavn ny Fyr paa Skansens SØ-lige Hjørne. Fyret viser Lys med Formørkelser, c. 12 Formørkelser hvert Minut, Lys c. 3 Sek., Mørke c. 2 Sek. Lysset er grønt fra c. N. 34° Ø. til N. 38° Ø., hvidt fra N. 38° Ø. til N. 47° Ø., fri N. om Højrebue, rødt fra N. 47° Ø. til N. 60° Ø., grønt fra N. 60° Ø. gennem Ø. til S. 42° Ø., hvidt fra S. 42° Ø. til S. 33° Ø., rødt fra S. 33° Ø. gennem S. til S. 52° V., grønt fra S. 52° V. til c. V. Endvidere viser det svagt, hvidt Lys fra c. V. til c. N. 67° V. Hvidt, 12 m højt Fyrtaarn, der staar 3 m N. 45° Ø. fra det tidligere Fyr. Flammens Højde: 25 m. Lysevejen for hvidt Lys: 16 Sm. Synsviddelen: 15 Sm. Synsviddelen og Lysevejen for rødt Lys: 12 Sm. for grønt Lys: 10 Sm. Linsapparat af 4de Orden. Brændetid: 20de Juli—20de Mj. Der er ikke stadig Vagt ved Fyret.

Samtidig slukkes det tidligere Fyr. (Kort Nr. 55, 179, 208, 209 og 224. Færøske Lods, Side 45. Fyr-Fort. Nr. 536). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2923. Kjøbenhavn 1908).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1794. Forstaaende Tænding af Fyr. Trelleborg. Sverig. Paa V.-Molens Hoved ved Trelleborg skal tændes et Blinklyr, der hvert 1½ Sek. viser Et-Blink. (Kort Nr. 139, 160 og 211).

1795. Fyr forandret. Söderhäll. Landsort—Stockholm. Söderhäll Fyr er forandret og viser nu Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek. Lysset er grønt fra N. 21° Ø. til N. 35½° Ø., hvidt fra N. 35½° Ø. til N. 39° Ø., rødt fra N. 39° Ø. til N. 66 Ø., svagt hvidt fra N. 66 Ø. til S. grønt fra S. til S. 34½° V., hvidt fra S. 34½° V. til S. 40° V., rødt fra S. 40° V. til S. 64° V. Linsapparat af 6te Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 288. Kjøbenhavn 1909).

1796. Grund afmærket. Lillkolosklacken. Hangó Jungfrusund. Finske Bgt. Finland. Ved Lillkolosklacken er ndsat en Stage med rød Kost. 39° 51' N. Br. 22° 47' 4. Ø. Lgd.

1797. Fyr midlertidig slukket. Karasar. Pagon Vig. Finske Bgt. Rusland. Karasar Fyr er odelagt ved Lynnedslag og midlertidig slukket. 59° 35' N. Br. 25° 37' 4. Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 760. Kjøbenhavn 1909).

1798. Vrag afmærket. Greiswaller Bolden. Tyskland. En Kalm ligger sunket i 8 m Vand i Sm Ø. for Arindnerund. En Vragtønde med Ø-lig Topbetegnelse er udlagt ved Vraget. 54° 12' 3. N. Br. 13° 36' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

1799. Skydevejsler. Ålshorv. Göteborg. Sverig. Indtil den 18de August 1909 afholdes Skydevejsler fra Fort Oscar den II. i Behning af det V.-lige Sejløb og S. om Buskär. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Taarnet paa Den Allsborg og paa Gefreskär, og to røde Balloner paa Fortet.

1800. Fyr forandret. Stora Varholmen. Göteborg—Marstrand. Stora Varholmen Fyr er nu forandret til et Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek. Lysset er hvidt fra S. 34° Ø. til S. 20° Ø., rødt fra S. 20° Ø. til S. 9° Ø., grønt fra S. 9° Ø. gennem S. til S. 5° V., hvidt fra S. 5° V. til S. 8° V., rødt fra S. 8° V. til S. 37° V., hvidt fra S. 37° V. gennem V. til N. 15° V. (Kort Nr. 186). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 301. Kjøbenhavn 1909).

1801. Grunde fundet. Bohus Kyst. Ved Bohus Kyst er følgende Grunde fundet:

En 3,0 m Grund, paa 58° 21' 38" N. Br.	11° 14' 47" Ø. Lgd.
- 2,1 m —	- 58° 21' 30" —
- 2,1 m —	- 58° 23' 2" —
- 2,1 m —	- 58° 23' 0" —
- 3,0 m —	- 58° 24' 36" —
- 4,1 m —	- 58° 24' 37" —
- 1,1 m —	- 58° 21' 23" —
- 2,1 m —	- 58° 21' 37" —
- 1,1 m —	- 58° 21' 38" —
- 3,0 m —	- 58° 21' 50" —
- 1,0 m —	- 11° 17' 21" —
- 1,0 m —	- 11° 19' 0" —

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1802. Fyrlamper forandret. Norge. Følgende Fyrlamper er nu forandret saaledes:

Marfesa Fyrlampe. Lysset er rødt fra N. 44° V., fri N. om Store Kjøpningen, til N. 55° V., fri S. om 4 m Kjøpninggrund og Anstøtterne, hvidt derfra til N. 63° V., fri N. om 4 m Skiatartaren, grønt derfra gennem V. til S. 40° V., fri Ø. om Galtten og Krosskjærene, hvidt derfra til S. 23° V., fri V. om Kransholmene, rødt derfra gennem S. til S. 68° Ø., fri N. om Grunden fra N.-Plytten af Sørraakra, hvidt derfra til S. 78° Ø., fri S. om Kranskjæren, grønt derfra til Ø., fri N. om Kraskatøren, hvidt derfra til N. 44° Ø., fri Ø. om Langtæren, rødt derfra til N. 33° Ø., fri V. om Utrosten og Laugskjær, hvidt derfra til N. 24° Ø., fri Ø. om Kjøen, grønt derfra til N. 8° V., fri V. om Kjetøen, hvidt derfra til N. 3° Ø., fri Ø. om Kaara og Grundene SØ. for denne, rødt derfra gennem N. til N. 29° V., Ø.-Kant af Lille Kjøpningen.

Bremstøven Fiskefyr er flyttet til Heimoen. Søvik Fyrlampe. Lysset er rødt fra S. 31° V. gennem V. til N. 33° V., fri Ø. om Vallengalen, hvidt derfra til N. 2° V., fri Ø. om Tvillingene og V. om Vikholmen, grønt derfra til N. 7° Ø., fri Ø. om Vikholmen, hvidt derfra til N. 13° Ø., fri V. om Slejtergrund, rødt derfra til N. 31° Ø. Iøvrigt forandret.

Nordstrandskjær Fyrlampe. Den S.-lige hvide Vinkel er udvidet, saa at Fyrlampen viser hvidt Lys fra S. 18° V. til S. 35° V., fri Ø. om Falken. Iøvrigt forandret.

Ramsundgrund (Nordgrund) Fyrlampe. Den hvide Vinkel mod V. er indsnævet, saa at Fyrlampen viser hvidt Lys fra N. 82° V. til N. 76° V., netop fri S. om Bøjen paa 5, m Grunden. Den hvide Vinkel mod NØ. er indsnævet, saa at Fyrlampen viser hvidt Lys fra N. 42° Ø. til N. 46° Ø., netop fri N. om Sandtorvella, og netop fri S. om Bøjestegen paa Storhaugen.

Leikviksund Fyrlampe. Den N.-lige hvide Vinkel er indsnævet, saa at Fyrlampen viser hvidt Lys fra N. 25° Ø., fri Ø. om Grundene ved Grusholmen, til N. 50° Ø., fri V. om Transkjærene og Taankønen.

Den V.-ligste Bøje i Sandtorvstrømmen er nu flyttet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 776. Kjøbenhavn 1909).

1803. Farvand forandret. Mitchelløver. Tyskland. I Mitchelløver har Grunden mellem de sorte Tonder 2 og 3 skudt sig saa langt ud i Forvandet, at der i Westerhøversund Fyrs faste Vinkel kun er 5, m Vand.

1804. Tønder flyttet. Gross Vogelsand og Rhyrplate. Elben. Paa Grund af Farvands Forandring er ved Gross Vogelsand den sorte Spidstønde Nr. 5 flyttet til 53° 59' 18" N. Br. 18° 28' 9" Ø. Lgd., og Tønde Nr. 5/6 i 12 m Vand til 53° 58' 53" N. Br. 8° 29' 2" Ø. Lgd. Den sorte Spidstønde Nr. 2/3 ved S.-Enden af Rhyrplate er flyttet VNV. hen i 6 m Vand til 53° 44' 40" N. Br. 9° 25' 34" Ø. Lgd.

Fyr. Sirenen skal da give to Stød hver 1 Minut, Stød 4½ Sek., Pause 2 Sek., Stød 1½ Sek., Pause 52 Sek. 51° 12' N. Br. 4° 40' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1816. Belysning forandret. **Brest.** Frankrig. Belysningen ved Brest er nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1139. Kjøbenhavn 1909).

1817. Fyrskib midlertidig ombyttet med Lystønde. **Plateau de Rochebonne.** Fyrskibet »Rochebonne« er midlertidig ombyttet med sort, spids Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.

1818. Fyr slukkes. **Port Bouet.** Côte d'Ivoire. Afrika. Den 1. Sept. 1909 slukkes Port Bouet hvide Blinkfyr. 5° 15' N. Br. 3° 58' V. Lgd.

1819. Tønde udlagt. **Little Diamond Southeast Shoal.** **Diamond Island Passages.** **Maine.** Forenede Stater i Nord-Amerika. En rød Spiritønde Nr. 12, L.D., er udlagt ved Grunden som strækker sig ud mod SØ fra Little Diamond Island, fra Fort Scammel venstre Kant i N. 20¼° Ø., og fra Portland Breakwater Fyr i N. 71¼° Ø. 43° 39' 47" N. Br. 70° 12' 23" V. Lgd.

1820. Tønde udlagt. **Uncle Jack's Ledge.** **Great Chebeague Island.** **Casco Bay.** **Maine.** En sort Spiritønde Nr. 1 er udlagt ved Uncle Jack's Ledge, tæt ved NØ-Enden af Great Chebeague Island, fra Whaleboat Island højre Kant i N. 60¼° V., og fra Stockmans Island Baake i N. 20½° V. 43° 45' 17" N. Br. 70° 5' 41" V. Lgd.

1821. Tønde udlagt. **Baake borttaget.** **Rose Island.** **Narragansett Bay.** **Rhode Island.** Rose Island South Point Baake ophøres ikke igen. En sort Spiritønde Nr. 1½ er udlagt paa Stedet, hvor Baaken stod. 41° 29' 38" N. Br. 71° 20' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 902. Kjøbenhavn 1909).

1822. Tønde udlagt. **Piermont.** **Hudson River.** **New York.** En sort Spiritønde Nr. ½ er i 7,5 m Vand udlagt ved Yderenden af en gammel Pier, som er under Vandet, ved Piermont, fra Tarrytown Fyr i S. 21½° V., og fra Irvington Værfts højre Kant i N. 69¼° V.

1823. Tønder udlagt. **Elizabethport South Channel.** **Kill van Kull.** **New York.** Ved den gravede 5 m dybe Rende S. for Corner Stake Fyr er følgende Tønder udlagt: Corner Stake Light Junction vandret stribe Spiritønde i 4,5 m Vand, 230 m S. 42¼° Ø. fra Corner Stake Fyr. Elizabethport South Channel sorte Spiritønde Nr. 1 i 3,5 m Vand, 220 m S. 39° V. fra Corner Stake Fyr. Elizabethport Junction vandret stribe Spiritønde i 4,5 m Vand, 360 m N. 82° V. fra Corner Stake Fyr.

1824. Klokketønde udlagt. **Midland Beach.** **West Bank.** **New York Lower Bay.** Midland Beach Pier Range lodret stribe Klokketønde er udlagt, fra Concy Island Fyr i S. 72° V., og fra West Bank Fyr i N. 42¼° V. Spiritønden Midland Beach Pier Range skal flyttes tæt til Klokketønden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1550. Kjøbenhavn 1909).

1825. Vrag afmærket. **Barnegat.** **New Jersey.** En Lægter er sunket i 22 m Vand, 9 Sm S. 25¼° Ø. fra Barnegat Fyr. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rød Lys med Formarkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt ved Vraget. 39° 37' 43" N. Br. 74° 1' 25" V. Lgd.

1826. Lystønde flyttet. **Elbow of Cross Ledge.** **Delaware Bay.** Lystønden, som laa over Fundamentet til Elbow of Cross Ledge Fyrtaarn, er inddræget. En Lystønde, Elbow of Cross Ledge Nr. 14, der viser hvidt Lys med Formarkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt tæt V. for Fundamentet. Den inddrages, naar det permanente Fyr paa Stationen tændes.

1827. Taagesignal oprettet. **Old Point Comfort.** **Hampton Roads.** **Chesapeake Bay.** **Virginia.** Paa Værftet ved Fort Monroe gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 1 Minut slaas Tre-Slag. Den er anbragt, fra Old Point Comfort Fyr i S. 62½° V., og fra Fort Wool Flagstang i N. 34° V.

1828. Tønder udlagt. **Bonkin Creek.** **Fatapasco River.** **Chesapeake Bay.** **Maryland.** I Indløbet til Bodkin Creek er følgende Spiritønder udlagt: Bodkin

ligger paa 44° 17' 50" N. Br. 38° 43' 30" Ø. Lgd., og den inderste ⅓ Kbl S. 71° Ø. fra den yderste.

1851. Grund fundet. **Ile Mansouria.** **Golfs de Bougie.** **Algier.** En Klippe med 5 m Vand er fundet i 15 à 20 m Vand. 36° 41' 8" N. Br. 5° 30' 25" Ø. Lgd.

1852. Fortøjnings inddraget. **Oran.** Den hvide Fortøjning, som laa i Indløbet til Oran Havn, Ø. for Fyret paa Molen Sainte Thérèse, er inddræget. 35° 42' 50" N. Br. 0° 37' 13" V. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1853. Fyr tændt. **Kilindini Harbour.** **Afrika.** Paa Ledebaakerne ved Kilindini Harbour er følgende Fyr tændt:

Paa Ras Muaka Singe Forbaake et hvidt, fast Fyr og paa Bagbaaken et hvidt, fast Fyr. 4° 5' S. Br. 39° 40' Ø. Lgd. Paa Mlongwe (Admiralty Ground) Forbaake et grønt, fast Fyr og paa Bagbaaken et rødt, fast Fyr. 4° 3' S. Br. 39° 39' Ø. Lgd. Fyrene tændes kun paa Forlangende til Havnemesteren.

1854. Ledefyr flyttet. **Elephant Point.** **Rangoon River.** **Birma.** De to hvide, faste Ledefyr paa Elephant Point er flyttet efter Lobet og er nu overet i N. 68° V. 16° 28' N. Br. 96° 19' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1855. Dybde i Vestgat. **Sorabaja.** **Java N.-Kyst.** Et Skib med 6,5 m Dybde gaende har den 18de Juli 1909 passeret Barren i Vestgat, da Vandstandsmaaleren viste 6,5 m.

1856. Fyrs Lysvinkler. **Tjelaka.** **Liat.** **Macclesfieldstræt.** **Sumatra Ø.-Kyst.** Tjelaka hvide, faste Fyr, paa V.-kysten af Øen Liat, lyser nu fra N. 28½° Ø. gennem N. V. og S. til S. 34½° Ø. 50 52' S. Br. 107° 0' Ø. Lgd.

1857. Tønde forandret. **Klabathani.** **Bangka N.-Kyst.** Den hvide Spidstønde i Indløbet til Klabathani har nu Ballon paa Toppen. 1° 32' S. Br. 105° 40' Ø. Lgd.

1858. Grunde fundet. **Cap Tiwan og Cap Baké.** **Cap Saint-Jacknes Ø.** **Chinchine.** Mellem Cap Tiwan og Cap Baké ligger mange Sandbanker. De yderste ligger saaledes: En 6,5 m Grund paa 10° 21' 40" N. Br. 107° 30' 41" Ø. Lgd. En 4,5 m Grund paa 10° 22' 56" N. Br. 107° 30' 13" Ø. Lgd. En 6,5 m Grund paa 10° 22' 54" N. Br. 107° 29' 6" Ø. Lgd. og en 5,5 m Grund paa 10° 23' 39" N. Br. 107° 28' 44" Ø. Lgd. Man maa derfor ikke komme Kysten nærmere end 10 Sm.

1859. Fyr forandret. **Wangmun Baake.** **Canton River.** **China.** Wangmun Baakefyr viser nu rød Lys. 22° 35' N. Br. 113° 34' Ø. Lgd.

1860. Vrag borttaget. **Ryojun Ko (Port Arthur).** **Kwang Tung.** I Ryojun Ko er Vragene, som laa 1½ Kbl N. 69° V., 2 Kbl N. 67° V., 2½ Kbl N. 66½° V. og 2½ Kbl N. 17° V. fra Ryojun Ko Fyr, borttaget. Ryojun Ko Fyr: 38° 47' 36" N. Br. 121° 14' 44" Ø. Lgd.

1861. Lystønde forandret. **Wei Hai Wei Ankerplads.** Lystønde Nr. 1, der ligger 4½ Kbl N. 86° V. for Flagstangen paa Observatoriy Island, viser nu hvidt Lys. 37° 30' N. Br. 122° 9' Ø. Lgd.

1862. Fyr tændt. **North Clifford Island.** **Korea V.-Kyst.** Paa N.-Enden af North Clifford Island er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver ½ Minut viser Tre-Blink. Flammens Højde: 104 m. Synsviddens: 25 Sm. 9 m høj Baake. Det skjules fra S. 52° Ø. til S. 61° Ø. af East Clifford Island. Taagesignal gives, naar et Skils Taagesignal høres, med tre Skud med 3 Minutters Pause mellem Skuddene. 36° 37' 40" N. Br. 125° 33' 30" Ø. Lgd.

1863. Fyr tændt. **Miyake Jima.** **Southern Islands.** **Japan.** Paa Miyake Jima NV-Pynt er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 m. Synsviddens: 8 Sm. Det lyser fra S. 7° Ø. gennem S. V. og N. til N. 22° Ø. Hvidt, firkanteret, 7,5 m højt Taarn.

Creek Entrance Tønde Nr. 2 i 4 m Vand, fra Craigphill Channel forreste Ledelyr i S. 33 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Bodkin Point ubrugte Fyrtaarn i N. 14 $\frac{1}{2}$ ° V. Hancock Hart Tønde Nr. 4 i 4 m Vand, fra samme Punkter i S. 30 $\frac{1}{2}$ ° V., og N. 9 $\frac{1}{2}$ ° V. Frankle Point Tønde Nr. 6 i 3,5 m Vand, fra samme Punkter i S. 31 $\frac{1}{2}$ ° V., og N. 78 $\frac{1}{2}$ ° V. Old London Point Tønde Nr. 8 i 3,5 m Vand, fra samme Punkter i S. 32° V., og N. 59 $\frac{1}{2}$ ° V. Cedar Point Tønde Nr. 1 i 3,5 m Vand, fra samme Punkter i S. 31 $\frac{1}{2}$ ° V., og S. 76 $\frac{1}{2}$ ° V. Spit Point Tønde Nr. 10 i 3,5 m Vand, fra samme Punkter i S. 32 $\frac{1}{2}$ ° V., og S. 62 $\frac{1}{2}$ ° V.

1828. Tønde udlagt, Spring Garden Channel, Baltimore Harbor, Chesapeake Bay, Maryland. En Spiritønde, Mc. Henry South Point Shoal Tønde Nr. 2 A er i 8,5 m Vand udlagt paa N.-Siden af Spring Garden Channel, fra Lazaretto Point Fyr i S. 42 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Fort Carroll Fyr i N. 49° V.

1830. Sunket Vrag: Patasco River, Chesapeake Bay. Et Vrag, hvorover der er 2,5 m Vand, ligger sunket i Indløbet til Patasco River, fra Brewerton Channel Klokketønde Nr. 19 i S. 67 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Rock Point Shoal Tønde Nr. 9 i S. 73 $\frac{1}{2}$ ° V.

1831. Lystønde udlagt, Pooles Island Flats, Chesapeake Bay. Pooles Island Flats Spiritønde Nr. 1 er omhyttet med en sort Lystønde Nr. 1, som viser rodt Lys med Formørkelses hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Den ligger i 5,5 m Vand ved Grundens S.-Ende, e. ¼ Sm fra Pooles Island S.-Punt, fra Pooles Island Fyr i S. 17 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Craigphill Channel bageste Ledelyr i N. 69 $\frac{3}{4}$ ° V.

1832. Lystøndes Plads, Chesapeake Bay, Virginia. Den røde, spidse Lystønde C B 2 ligger fra Cape Henry Fyr i S. 63 $\frac{1}{2}$ ° V., 8 $\frac{1}{2}$ Sm, og fra Cape Charles Fyr i S. 8 $\frac{1}{2}$ ° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1728. Kjøbenhavn 1909).

1833. Fyrs Balleghed, Cape Fear River, North Carolina. Lower Brunnswick Channel bageste Ledelyr ligger i N. 28 $\frac{3}{4}$ ° V., 34° 11' 26" N. Br. 77° 57' 8" V. Lgd. Charles Point Fyr Nr. 15 ligger, fra Hospital Point Fyr Nr. 10 i N. 36 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Alligator Creek Fyr Nr. 17 i S. 12 $\frac{1}{2}$ ° V., 34° 11' 38" N. Br. 77° 57' 19" V. Lgd.

1834. Tøndes Plads, North Breaker, Doboy Sound, Georgia. Den røde Spidstønde Nr. 4 ved V.-Enden af North Breaker ligger i 3,5 m Vand, fra Wolf Island vestre Kant i N. 53 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Sanelo Fyr i S. 49 $\frac{1}{2}$ ° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1731. Kjøbenhavn 1909).

1835. Fyr edelagt, East Washewoman Shoal, Hawk Channel, Florida Reefs, Florida. East Washewoman Shoal Fyrtaarn er brændt og Fyret slukket; det vil blive genopført snarest muligt. 24° 39' 55" N. Br. 81° 4' 31" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

1836. Ledelyr tændt, Tampa Bay, Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Tampa Bay er følgende Ledelyr tændt:

Dredged Cut C Ledelyr. Foryret er et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 8,5 m. Det vises fra en Banke, som staar i 4,5 m Vand, midt for Renden, fra Indian Hill Fyr i N. 45 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Point Pinelos i N. 86 $\frac{1}{2}$ ° V., 27° 42' 27" N. Br. 82° 31' 49" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 m. Det vises fra en Banke, som staar i 2,5 m Vand, 7 $\frac{1}{2}$ Sm N. 61 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Foryret. 27° 42' 53" N. Br. 82° 30' 58" V. Lgd.

Dredged Cut E Ledelyr. Foryret er et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 8,5 m. Det vises fra en Banke, som staar i 4,5 m Vand, midt for Renden, fra Gadsden Point i S. 59 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra South Cut Lower Fyr Nr. 6 i N. 80 $\frac{1}{2}$ ° V., 27° 48' 20" N. Br. 82° 30' 21" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 m. Det vises fra en Banke, som staar i 3,5 m Vand, 7 $\frac{1}{2}$ Sm N. 17 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Foryret. 27° 48' 51" N. Br. 82° 30' 10" V. Lgd.

Dredged Cut F Ledelyr. Foryret er et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 8,5 m. Det vises fra en Banke, som staar i 4,5 m Vand, midt for Renden, fra

Gadsden Point i S. 68 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra North Cut Lower Fyr Nr. 10 i S. 56° V., 27° 48' 17" N. Br. 82° 31' 20" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 m. Det vises fra en Banke, som staar i 2,5 m, 1 $\frac{1}{2}$ Sm N. 7 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Foryret. 27° 49' 21" N. Br. 82° 31' 20" V. Lgd. Bankerne er firkantede, pyramideformede, til Foryretene hvide.

1837. Fyr slukket, Fort Point, Galveston Harbor, Texas. Fort Point Fyr er permanent slukket. 29° 20' 16" N. Br. 94° 46' 0" V. Lgd.

1838. Midterlidet Fyr tændt, Roca Partida, Veracruz, Mexico. Paa Roca Partida er tændt et midterlidet, hvidt Blinkfyrt, der viser Fire-Blink. Flammens Højde: 88 m. Synsviddens: 23 Sm. Hvid, 8 m høj Fyrhaake. Dette Fyr slukkes, naar det permanente Fyr paa Roca Partida tændes. 18° 45' N. Br. 95° 12' V. Lgd.

1839. Fyrs Plads, Cape Three Points, Honduras Bay. Det hvide Blinkfyrt, som er angivet at være tændt paa Monavique Point, staar paa Cape Three Points N.-Kyst. 1,5 Sm S. 76° V. fra Pyntens NV.-Ende. Fyret viser Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. 15° 57' N. Br. 88° 36' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø- og V.-Kyst.

1840. Fyrs Lysvinkel, Lage de Santos, Santos, Brasilien. Lage de Santos Fyr er formørket fra N. 42° V. til N. 83° V., 24° 19' S. Br. 46° 10' V. Lgd.

1841. Grund rapporteret, Tuamapu Channel, Guateceas Islands, Chile. En Klippe, hvorpaa det bygget, er rapporteret at ligge ved S.-Siden af det V.-lige Indløb til Tuamapu Channel, e. ½ Sm fra Midten af Tuamapu Island N.-Kyst. 59,5 S. Br. 74° 12' V. Lgd. Stedet vil blive undersøgt.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1842. Fyr forandret, Genova, Italien. Blinkfyret paa Pyntea V. for Genova Havn er forandret til at vise Et-Blink hver 40 Sek.

1843. Fyr forandret, Capo Mele, Golfo di Genova. Det hvide, faste Fyr paa Capo Mele er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelses hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek.

1844. Fyr forandret, Capo di Vado, Golfo di Genova. Blinkfyret paa Capo di Vado er forandret og viser nu Et-Blink hver 20 Sek.

1845. Baake opføres, Secca del Rato, Gallipoli, Golfo di Taranto. Paa Secca del Rato opføres en Banke tæt ved Tønden.

1846. Dybde, Marsala, Sicilien V.-Kyst. I Indløbet til Marsala er Dybdene ikke som i kortet angivet. En 4,5 m Grund ligger ½ Kbl S. 82° V. fra Blinkfyret.

1847. Fyr flyttet, Spitze Ciprian, Bucht Saldon, Bai von Traun, Østerrig-Ungarn. Spitze Ciprian røde, faste Fyr er flyttet lidt V. eller paa Molons Forlangelse. Flammens Højde: 6,5 m. Synsviddens: 5 Sm. Grøn, 7 m høj Fyrhaake. 43° 30' N. Br. 16° 14' V. Lgd.

1848. Lys- og Klokketønde udlagt, Odessa Bank, Kherson Bay, Rusland. En sort Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Tre-Blink hver 11 $\frac{1}{2}$ Sek., Blink 1 $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt paa Midten af N.-Kanten af Odessa Bank, tæt ved den sorte Spiritønde. 46° 33' 58" N. Br. 31° 9' 50" V. Lgd.

1849. Ledebæker opført, Kazach Bay, Krim S.-Kyst. Paa Dvojnina Point er opført to Ledebæker, der holdt overet i S. 1° V. leder ind i Bugten. Fortbaaken er en hvid Pyramide, der staar 12 $\frac{1}{2}$ Kbl S. 76° V. fra Cape Khersonese Fyr. Bagbaaken er en hvid Pyramide, 1 $\frac{1}{2}$ Kbl S. 1° V. fra Fortbaaken. Dvojnina Point: 44° 34' N. Br. 33° 24' V. Lgd.

1850. Grunde fandet, Dzidubg, Sorte-Hav. I det S.-lige Indløb til Dzidubg Ankerplads er fundet to Klipper med e. 5,5 m i 9 å 10 m Vand. Den yderste

1864. Fyr tændt. **Ya Shima, Iyo Nada, Naikai.** Paa S.-Enden af Ya Shima er tændt et Blinkfyrt, der hver 15 Sek. viser afvekslende rødt og hvidt Blink. Flammens Højde: 55 m. Synsviddens: 19 Sm. Det lyser fra N. 71° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 65° V. Hvidt, rundt, 5 m højt Taarn. 33° 42' 42" N. Br. 132° 7' 45" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.
 Korts eller Bogs Nr. Tyskland:
 R 58 Ostsee: Küste von Pommern, östlicher Teil. (Mit 3 Plänen). 1: 150,000. 3,10 M.
 R 67 Ostsee: Kieler Hafen. 1: 12,500. 2,60 M.
 R 247 Die Elbe von Brunshüttelkoog bis Krautsand. (Mit 1 Plan). 1: 25,000. 2,90 M.
 R 248 Die Elbe von Krautsand bis Brunshausen. 1: 25,000. 2,80 M.
 R 249 Die Elbe von Brunshausen bis Tinsdahl. 1: 25,000. 2,10 M.
 R 250 Die Elbe von Tinsdahl bis Hamburg. (Mit 1 Plan). 1: 25,000. 2,50 M. England:
 N Supplement 1909, relating to the China Sea Directory, Vol. 1. Fifth edition 1906. Corrected to July 1909. Price: Fourpence.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 72.

Vrag uskadeliggjort. Gjerrild-Klint N. Fornæs. Kattegat.
 Vraget af den ud for Gjerrild-Klint sunkne Galease er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget, hvis nøjagtige Beliggenhed er 56° 33'0 N. Br., 10° 55'0 Ø. Lgd., er 7,5 m. Vraglystenden er inddraget. (Se Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 71.)

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 10. August 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 73.

Forestaende Tænding af Fyr. Thorshavn. Strøms. Færøerne.
 Den 1ste September d. A. tændes Thorshavns nye Fyr. Det viser fast Fyr med Formærkelser, ca. 12 Formærkelser hvert Minut, Lys ca. 3 Sek., Mørke ca. 2 Sek.

Lyset er grønt fra ca. N. 34° Ø. til N. 38° Ø., hvidt fra N. 38° Ø. til N. 47° Ø., rødt fra N. 47° Ø. til N. 60° Ø., grønt fra N. 60° Ø. gennem Ø. til S. 42° Ø., hvidt fra S. 42° Ø. til S. 33° Ø., rødt fra S. 33° Ø. gennem S. til S. 52° V., grønt fra S. 52° V. til c. V. Endvidere viser det svagt hvidt Lys fra ca. V. til ca. N. 67° V.

Fyret vises fra et 10 m højt, hvidt Taarn, der staar 3 m N. 45° Ø. for det tidligere Fyr. Flammens Højde: 25 m. Lysevnen for hvidt Lys 16 Sm., Synsviddens 15 Sm. Synsvidde og Lysevne for rødt Lys 12 Sm., for grønt Lys 10 Sm. Linsapparat af 4de Orden. Brændetid: 20de Juli—20de Maj. Der er ikke stadig Vagt ved Fyret.

Samtidig slukkes det tidligere Fyr.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 10. August 1909.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Aug. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	90 1/2 - 1/4	90 1/4	90 1/2
Danmark	—	—	—
Norden	—	85	85 1/2
Kjøbenhavn	—	17	23
Carl	—	—	—
Dannebrog	74 - 1/4	75 3/4	74 1/4
Skjold	—	50	52
Urania	—	16	30
Union	—	20	20 1/2
Dampsk. af 1896	—	79 1/2	80
Højmdal	—	90 1/2	92
Østasiatiske	138 1/2 - 3/4	138 3/4	138 1/2
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	75 - 74 1/2	74 1/2	75
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	3	6
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	37 1/2	37 1/4	37 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.	—	102	107
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.	—	99	100
6 % Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 1/2 % uops. Stats.	—	96	96 1/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	88	88 1/4
3 1/2 % Kbhvns. Kreditf.	—	90 1/4	91 1/4
4 % — — 2. Serie.	—	96	96 1/4
4 % — — 1.	—	97	97 1/4
3 1/2 % Østift. Kreditf.	—	90 1/4	91 1/4
4 % — — 7.	—	95 1/4	96
3 1/2 % Landkreditk.	—	89	90
4 % Østift. Kreditf.	—	96	96 1/4

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	157 1/4	-157	157	157 1/2
Privatbank	107 - 1/4		106 3/4	107
Landmandsbank	132 1/2	- 3/4	132 1/2	132 3/4
Handelsbank	—		135 3/4	136
Grundejerbank	44 1/4		44 1/2	44 3/4
Burm. & Wain	91 1/2	-90 3/4	90 3/4	91
Helsingers Jærnsk.	93 3/4	-94	93 3/4	94
Sukkerfabr.	276 1/4	-276	276	276 1/2
Bryggeri Aktier	154 1/2		154	155

Vekselkurser d. 11. August 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.17	18.14
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.50	—
Wien	71.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. August 1909.

Russiske Noter	216.45
4 % Russiske Consols.	83.50
3 1/2 % — Boden Kredit.	83.25
5 % Mexikanske 1899	102.20
5 % Rumænske Stats	102.25
4 % — — 1890	95.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 170,000, „Østasiatisk“ 220,000, „Norden“ 12,000, „København“ 4,000, „Carl“ 18,000, „Dannebrog“ 18,000, „Skjold“ 24,000, „Dampsk. af 1896“ 8,000, „Dansk-Russisk“ 12,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning. 16. Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME.)

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Oey, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 4i. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 187.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Kbh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale Kompasser komplet. sidste Model.

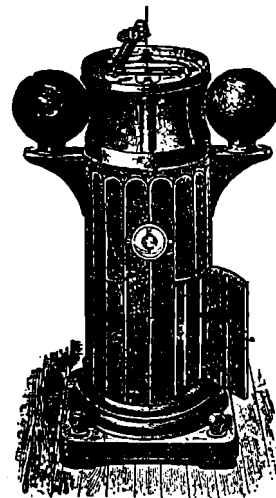
Kompasser af eget fabrikat komplet eller Lord Kelvins Princip.

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. Kikkertør m. m. Reparationer udføres.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

„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. 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

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 Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasoni Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skruaakslar, Centrifugalpumper, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Ithøelbroncer af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakuung.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.



Forstædernes
Prima Rugbrød
i
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brødfabrikker

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Water clerk!

En Styrmand, 28 Aar, gift, søger til Foræret Plads som Clerk i en Skibsprovianteringsforretning — enten hjemme eller i England — godt kendt med Branchen, taler perfekt Engelsk og Tysk samt skriver en smuk Haandskrift. Billet, nrk.: „Styrmand 336“, bedes indlagt paa „Dansk Søfartstidende“s Kontor inden den 1. Oktober.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

De private Assurandeurer lim.

i Kjøbenhavn

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Privato.

Telefon-Nr.

6.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgiwet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkest Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.



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.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havet til Salg

W. Coops Skibshandel

Vejle.

AlSlags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Fårvehandel
Havnegade 37, Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Sejl ikke forbi Helsingør,

for De har forsynet Dem med

Hollandske Møles

holdbare og vel-

snagende

Brødsorter

Rug-, Sigt- og

Franskbrød.

Faas hos d'Hr.

Skibsprovianterlagsh.

Hurtig Ekspit.

Hollandske Mølle,
Helsingør. Telefon 5.

Jagt til Salg.

Jagt „Tre Søner“, c. 1000 ct. dw. er billig til Salg naar Handel kan ske snart.

C. Jensen, Stubbekøbing.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Ulandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Konsul P. Rechnitzer.

Ved sin Tilbagetræden fra Formandspladsen i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse har Konsul Rechnitzer efterladt sig en Arv, som utvivlsomt kan være vanskelig nok at løfte. Lige siden Foreningen for fjorten Aar siden, ved Mødet i Svendborg den 22. Juni 1895, blev stiftet og indtil Generalforsamlingen i Juli Maaned d. A. har Rechnitzer uafbrudt været Medlem af Bestyrelsen, deraf de sidste elleve Aar dennes Formand. Men i Løbet af denne Periode har Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der begyndte slet og ret paa bar Bund, tilkæmpet sig en Position indenfor Skibsfarten og overfor Myndighederne, som paa talrige Maader er kommet Søfarten, naturligvis først og fremmest Sejlskibsfarten, til Gode, og som har bidraget ganske væsentlig til at veje op mod dette Erhvervslivs totale Mangel paa Repræsentation gennem de mange Aar indenfor Regering og Rigsdag, og til at bøde lidt paa den ubegribelige Mangel paa Interesse, der stedse er bleven Søfarten til Del i dette Land, hvor det overvejende Fler-tal kun ugerne synes at ville vende Blikket mod Havet og i bedste Fald betragter dette som Arbejdsfelt for — Fiskeriinteresser.

Der er ingen Grund til paa dette Sted detaillere at opregne, hvorledes dette Foreningsarbejde er foregaaet under Rechnitzers Ledelse, og det vilde tilmed kun vanskeligt kunne lade sig gøre, thi ikke en Gang de samlede Aarsberetninger for de forløbne Aar vilde afgive et tilstrækkelig fyldigt Billede af Foreningens Virksomhed, idet denne efter Stiftelsen af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart Aar efter andet blev mere og mere sammenkædet med den sidstnævnte Institutions Arbejde. Men ogsaa selve Fællesrepræsentationens Tilblivelse har Dansk Sejlskibsrederi-Forening sin betydelige Andel i, og netop nu, da Repræsentationen efter alt at dømme staar i Begreb med at udvide sit Arbejdsfelt og fæstne sin Stilling langt udover hvad der tidligere har været nogen Mulighed for, kan det vel være værd at mindes, dels at Sejlskibsrederi-Foreningen var den ene af de tre Organisationer, der i Fællesskab optog det Arbejde, som førte til Dannelsen af Repræsentationen d. 9. Juni 1897, og dels at Rechnitzer lige fra den Dag og indtil nu har været den ene af Foreningens Delegerede i Fællesrepræsentationen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Arbejde har spændt over mange Omraader. Sølovsspørgsmaal, Sønærings-spørgsmaal, Uddannelsen af Befalingsmænd, Toldvæsen, Ulykkesforsikring for Søfolk, Aktielovgivning, Lodslovgivning, Fragtspørgsmaal — blot for i Flæng at nævne enkelte af disse forskelligartede Felter — lige ned til det, der har beskæftiget Foreningen i den allersidste Tid, Tilsyn med Sejlskibe

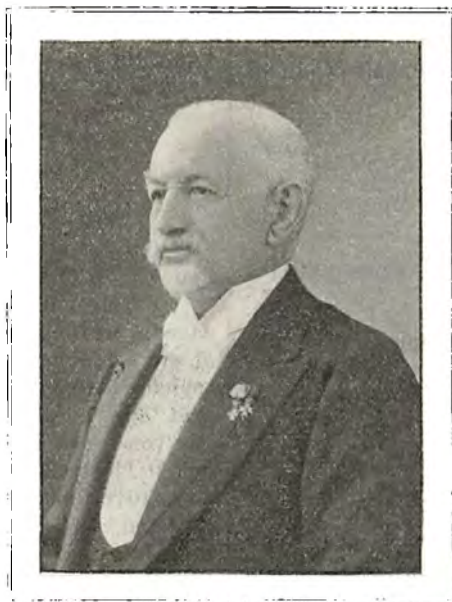
og den paa den nys afholdte Generalforsamling saa stærkt omdebatterede Lastelinie-lovgivning.

Til saavel personlig at udføre som til at lede netop dette mangesidede Arbejde ejede Rechnitzer fortrinlige Forudsætninger. Direkte knyttet til Rederiinteresserne var R. allerede i sin Egenskab af Medstifter af Nordjyllands Dampskibsselskab af 1874, og da dette Selskabs tre Kreaturbaade ti Aar senere solgtes til Det forenede Dampskibsselskab, bevarede R. Forbindelsen med Dampskibsfarten gennem det sidstnævnte Selskab, hvis Repræsentant i Aalborg han fremdeles er. Til Sejlskibserhvervet gik vel derimod de stærkeste Baand over Fanø, hvis Sejlskibsflaades Udvikling R. i sin Tid støttede dels personlig og dels gennem Venner i Aalborg. I sin Egenskab af mange-

aarigt Medlem af Aalborg Byraads Havneudvalg knyttedes R. til andre Interesser vedrørende Søfarten; her havde han forøvrigt Lejlighed til at medvirke til Hals Barres Uddybning, Anskaffelse af Isbryder og Belysningen af Farvandet fra Hals til Aalborg. I tidligere Aar drev R. en omfattende Handel som Grosserer (Kul, Trælast, Salt og lignende), og endnu den Dag i Dag markeres hans Forbindelse med de merkantile Interesser derved, at R. er Formand for Aalborg Handelsforening. Naar endelig hertil kommer de Forudsætninger, som hidrørte fra Rechnitzers Virksomhed paa Søassurancevæsenets Omraade, fra hans Bank-og Konsulatsvirksomhed (Sverige og Holland), saa fremgaar det

allerede heraf med fornøden Tydelighed, at var Opgaverne mangeartede, saa var Evnerne det saavist ikke i nogen ringere Grad. Og saa er dette jo endda blot den Side af Konsulens Virksomhed, som helt eller delvis vender imod Søen; paa helt andre Omraader har R. været Medstifter af Foretagender, der hver for sig krævede sin specielle Indsigt, og i hvis Administration R. endnu fremdeles tager nogen Del.

Foruden alle disse mere haandgribelige Forudsætninger, hvis Oprindelse i lige Linie vil kunne føres tilbage til de ovenanførte Forhold, har Konsulen i sin Virksomhed indenfor Dansk Sejlskibsrederi-Forening stedse haft til sin Raadighed en diplomatisk Opræden og en ganske vist altid elskværdig og forekommende, men dog umiskendelig Myndighed, der maaske mere end noget andet har bidraget til at gøre hans Navn og Personlighed til et Enhedsmærke for Foreningen. Medens en Række af Søfartens Organisationer har ført en mere eller mindre ubemærket Tilværelse og kun lejlighedsvis er traadt i Forbindelse med Offentligheden, har R. stedse forstaaet at bevare den livligste Rapport fra Sejlskibsrederi-Foreningen til Myndighederne og Offentligheden, og et ikke uvæsentligt Led i Bestræbel-



serne for at styrke og udvikle Organisationens Livskraft var netop disse stadig tilbagevendende Generalforsamlinger, som under Rechnitzers Formandskab i stedse højere Grad formede sig som Generaldebatter i Skibsfartens Anliggender, Debatter, hvis Betydning har strakt sig langt ud over den øjeblikkelige Diskussion.

Det har ingenlunde skortet paa offentlig Anerkendelse af Konsul Rechnitzers Virksomhed. Allerede i 1892 blev Rechnitzer Ridder af Dannebrog, han er endvidere dekoreret med den svenske Vasa Orden af første Klasse, den hollandske Oranje-Nassau Orden og modtog nu forleden Sølvkorset som et Udtryk for Regeringens Paaskønnelse af det Arbejde, han har udrettet til Fremme af Sejskibsfartens Interesser.

Dansk Sejskibsrederi-Forening, der har maattet bøje sig for Konsulens Ønske om nu at maatte overgive Ledelsen i andre Hænder, har kun kunnet gøre dette med oprigtig Beklagelse. Konsul Rechnitzers Arbejde for Foreningen kan denne kun lønne med en jævn og simpel Tak, men det er tilfredsstillende at vide, at denne Tak er et Udtryk for hvert enkelt Medlems personlige Opfattelse.

Kjøbenhavn, d. 17. August 1909.

Ny Forskrifter for Transport af Calcium Carbide. I Henhold til § 26 i Lov af 1ste April 1892, jfr. § 1 i Lov af 10de December 1896 om Tillæg til Soloven samt Lov af 14de December 1903 om Tillæg til Soloven, er under 28. Maj d. A. ved kgl. Anordning fastsat følgende særlige Forskrifter for Calcium Carbids Indladning i og Losning fra Skibe i danske Havne samt for dets Medtagelse (Opbevaring, Transport m. v.) i Skibe, der har indladet saadan Last i danske Havne:

§ 1.

Calcium Carbide forsendes i lufttæt lukkede, fugtigheds sikre Jernbliktrømler af mindst 0,4 mm Godstykkelse.

Hver Trømler maa ikke indeholde over 100 kg Calcium Carbide og maa mærkes med følgende Paaskrift i røde Bogstaver: »Calcium Carbide, farlig ved Berøring med Vand«. Forsendes den til fremmede Verdensdele, eller finder Omlastning Sted, skal Trømlerne være stuvel fuldstændig fast i stærke Trækasser, der mærkes som ovenfor nævnt.

Calcium Carbide maa lastes saavel paa som under Dækket. I sidste Tilfælde skal den stuves i godt ventilerede, let tilgængelige, paa overste Mellemdæk beliggende Rum, som er skilt fra Maskin- og Kedelrum ved vandtætte Skodder.

Der skal være truffet alle nødvendige Forholdsregler for at holde den indladede Calcium Carbide tør, og anden Last maa ikke stuves over den.

Rum, hvori Calcium Carbide er stuvel, samt Rum, der ligger ovenover saadanne, maa ikke anvendes som Opholdsrum for Mennesker; ej heller maa i disse Rum bruges aabent Lys eller ryges Tobak. Kun paalidelige Sikkerhedslanterner maa benyttes. Selvandtændelige Stoffer, saasom Bomuld, Jute, Pudsetvist m. m. maa ikke stuves i eller umiddelbart op til de Rum, hvori Calcium Carbide er lastet.

Indlastningen af Calcium Carbide skal foregaa under cmhyggelig Tilsyn af en af Skibets Befalingsmænd. Be-

skadigede Trømler maa ikke medtages, i hvilken Henseende bemærkes, at Beskadigelsen let vil kunne opdages ved den ubehagelige Lugt af den udstømmende Gas. Jernkløer, Staaltraadsstroppe o. l. maa ikke anvendes ved Ind- eller Udladningen af Trømlerne; kun bløde Manilla-stroppe benyttes, og højst fem Trømler maa ind- eller udtages ad Gangen; det paases nøje, at Trømlerne ikke støder mod Skibsside, Lugekarne eller Dæksstøtter.

Calcium Carbide maa ikke lastes i Passagerskibe med over 50 Passagerer og i andre Passagerskibe ikke i større Mængde i Rum under Dækket end 10 pCt. af Skibets hele Lastevne.

§ 2.

Nærværende Anordning, der ophæver Bestemmelserne i §§ 12 c, 15, 20, 23—25 og 29 i Anordning Nr. 214 af 30te December 1903, for saa vidt angaar de deri indeholdte Forskrifter for Indladning, Medtagelse og Losning af Calcium Carbide, træder i Kraft den 1ste Juni d. A.

Dog kan Ansvar for Overtrædelse af Bestemmelserne i denne Anordning — naar Bestemmelserne i Anordning Nr. 214 af 30te December 1903 er overholdt — ikke gøres gældende overfor Skibe, der er udklareret fra fremmede Havne paa et Tidspunkt, hvor denne Anordnings Bestemmelser ikke kunde være kommen til vedkommende Skibsførers Kendskab.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet.

Generalkonsulatet i Stockholm indberetter den 13. d. M. til Udenrigsministeriet:

I Følge de hertil fra Vice-Konsuler i Distriktet indgaaede Meddelelser maa Savværkerne endnu anses for at være standset i største Delen af Norrland; det gælder saaledes ogsaa Söderhamndistriktet. Nogle Savværker skal dog i Følge Dagspressen i de seneste Dage delvis være sat i Gang med uorganiserede Arbejdere, et enkelt (Jerfved ved Örnsköldsvik) med organiserede. Men da Stuveriarbejderne næsten alle Vegne deltager i Strejken, vil Indladningen endnu støde paa store Vanskeligheder.

Saa vidt det kunde erfares, laa der ved Strejkens Udbrud 4 danske Skibe i Gesle og 3 i Hernösands Distrikt, intet i Söderhamns Distrikt. Til Dels har de danske Førere kunnet besørge Indladningen ved Skibets egen Besætning. Uroligheder ved Ladepladserne er hidtil ikke anmeldt. I Stockholms Havn ligger for Øjeblikket kun 1 dansk Skib Dampskibet »Skjold« af Kjøbenhavn.

Beretning fra det kgl. Gesandtskab i London, dat. d. 26. Maj 1909, angaaende Rømning af Sømand fra britiske Skibe.

Foranlediget af en i Underhuset fremsat Forespørgsel blev der i Aaret 1898 afæsket forskellige britiske Konsularbeholdsmænd og koloniale Myndigheder, henholdsvis i Havnestæder i Udlandet og i Kolonierne, Oplysninger om Antallet af og Grunden til Rømning af Sømand fra britiske Skibe, samt Erklæringer om, hvad der eventuelt maatte kunde gøres for at raade Bod paa dette Onde.

Indberetningerne blev trykt og offentliggjort i 1899.

I Juni Maaned forrige Aar blev de samme Myndigheder, paa Foranledning af et Medlem af Overhuset, beordrede til at indsende statistiske Oplysninger om dette Forhold, forsaavidt angik Firearsperioden 1ste Juni 1904—1ste Juni 1908 og samtidig indberette, hvorvidt efter deres Formening Bestemmelserne i Merchant Shipping Act 1906 havde virket formaalstjenlige til Fjernelse af Grundene og Nedsættelse af Antallet af Rømmingerne.

Disse statistiske Beretninger er nu udkommet og er bleven offentliggjort i et Parlamentet forelagt Hefte.

Det fremgaar af Indberetningerne, at der ikke er indtraadt nogen væsentlig Forandring i dette Forhold siden 1898.

Det er selvfølgelig særlig i amerikanske Havne, at Rømning finder Sted. Gennemsnitsprocenten i New York i den fornævnte Fireaarsperiode har saaledes været 2,6 pCt. (15,074 Rømninger af 561,726 Somænd), hvilket dog er noget mindre end i den tidligere Periode, men den britiske Generalkonsul dersteds formener, at denne Nedgang snarere skyldes det amerikanske Arbejdsmarkeds daarlige Tilstand end Indflydelsen af nævnte Acts Bestemmelser.

Den Grund, der væsentlig bestemmer Rømningernes Antal, er altid den større eller mindre Udsigt til højere Forløneste end Hyren paa nævnte Plads, men der synes dog nogen Anledning til at tro, at Bestemmelserne i Merchant Shipping Act 1906, særlig de, der angaar Skibskosten, ikke er uden Indflydelse her.

Af de forskellige Indberetninger kan udtrages flere Forslag til Forhindring af Desertion, disse gaar for Eksempel ud paa, at den forholdsvis lette Adgang til at erholde ny Søfartsbog skulde indskrænkes, eller at Konsulterne skulde udstyres med Straffemyndighed for Rømning.

Fra to Sejlskibsførere har vi modtaget følgende:

Undertegnede Skibsførere lossede i Wiborg (Finland), hvorefter vi skulde afgaa til Koivusaari (Wiborg Distrikt) og indtage en Ladning Trælast for Firmaet T. & J. Salversen. Nævnte Firma har sin Udskibningsplads ei Par Sm fra Koivusaari, og den hedder Harjunemi; men imellem nævnte Steder er der paa en kort Strækning et smalt Farvand med kun c. 12—13 Fod Vand. Det bragtes ikke som Lodsfarvand, er afprikket, og Lodsoldernanden vil garantere 10½ Fod Vand. Efter endt Udlossning i Wiborg telefonerede vi til Harjunemi for at melde os ladeklar i Koivusaari den næst paafølgende Dag, og blev da af Disponenten forespurgt, om vi vilde gaa til deres Plads, eller rettere til Reden ved deres Plads og lade der i Stedet for at gaa til Koivusaari, samt at han garanterede for at tage os ud derfra med 12 Fods Dybgaaende, naar vi vilde benytte hans Bugserbaad. Dette gik vi ind paa, da vi ventede at blive hurtigere færdig ved at lade der end i Koivusaari, samt i den Tro at ville spare Havnepengene, som er Mk. 65.00 i Koivusaari. Efter endt Lastning blev vi af Disponenten præsenteret en Regning paa 20 Penni pr. Reg.-Ton i Havnepenge, hvilken vi indtil videre nægtede at betale, da vi formodede, at det var en egenmægtig Handling af Firmaet; men Disponenten paastod at have Lov til at tage nævnte Havnepenge, da (Firmaet) for første Gang i Aar er blevet paalagt en Betaling af Mk. 2,000.00 til Bønderne for at benytte Vandomraadet omkring deres Plads, hvor der er udlagt en Del Bøjer til at fortoje deres Pramme i, og som Bevis for at have Lov til at tage nævnte Havnepenge fremlagde han sin Kopibog, hvoraf fremgik, at alle Skibe, som har været der i Aar, har betalt disse, deriblandt en norsk Damper »Alma«, som laa over 12 Fod i Vandet. Vi raadforte os da ved Udklareringen i Wiborg med vor Konsul, Hr. Hackman, som mente, at Firmaet Salversen ikke havde Lov til at debitere Skibene for Havnepenge. Af samme Mening var vore Mæglere, hvorfor de raadede os til at deponere Pengene og lade Firmaet sagsøge os, hvilket Raad det var vor Hensigt at følge; men da Firmaet Salversen hørte det, skulde vi ikke betale Havnepenge. Dette fremkommer til Oplysning for ærede Kolleger, som muligvis ligesom vi indgaar paa at lade ved Firmaet Salversens Plads »Harjunemi« for at spare de Mk. 65.00, som tages i Havnepenge ved Koivusaari.

C. Petersen,
3/m. Sk. »Martin Nisson«.

S. Mouritzen,
3/m. Sk. »Activ«.

Havneforbedringer ved Taganrog. Havnen ved Taganrog skal næste Aar undergaa en omfangsrig Forbedring, fortæller »Hamb. Corr.«. Planerne til Bygningen af et Bassin af store Dimensioner, som bliver gjort tilgængeligt ved Hjælp af en Kanal, er allerede færdige. Et fransk Konsortium af Kapitalister har tilbudt at garantere den nødvendige Kapital, der andrager c. 8 Millioner Kroner.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 48/1909, afsagt d. 23. Juni 1909. A/S. Fakse Kalkbrud mod Rederiet for Damperen »Ruth«, Firmaet Johnsen & Bergmann i Kristiania.

I Henhold til Certeparti af 22. Oktober 1908 mellem Rederiet for Damperen »Ruth« og Firmaet Th. Rasmusens Søner i Korsør indtog »Ruth« i Slutningen af Februar 1909 i Blyth en Ladning paa c. 623 Tons Kul, der mod en Fragt af 6 sh. 3 d. pr. Ton skulde føres til Fakse Ladeplads. Den 1. Marts udfærdigedes Konnossement, der senere af Befragterne overdroges til Citanterne A/S. Fakse Kalkbrud forsynet med Transport in blanco. Konnossementet indeholdt en Henvisning til Certepartiet, hvorefter dette i alle dets Ord og Punkter skulde anses som Bestanddel af Konnossementet. I Certepartiets Post 21 var bestemt, at saafremt Damperen ved Isforhold skulde blive hindret i at naa Bestemmelseshavnen, skulde Rederiet være berettiget til at overtage Ladningen til Fakturapris (»should be prevented steamer from reaching port of destination, owners having option of taking cargo over at invoice price«). Dette Tilfælde indtraf, idet Skibet efter Ankomsten til Helsingør fandt Sundet blokeret af Is. Det lykkedes vel at forcere Isen og naa ned til Fakse Red, men efter gentagne forgæves Forsøg paa at naa ind i Havnen maatte Kaptajnen gaa tilbage til Kjøbenhavn, hvorfra han satte sig i Forbindelse med Befragterne, der imidlertid henviste til Ladningsmodtagerne, Fakse Kalkbrud; da disse, der havde købt Ladningen af Befragterne *cif* Fakse, ikke ønskede at modtage den i Kjøbenhavn, lod Kaptajnen i Henhold til Certepartiets Post 21 Ladningen sælge her i Byen, hvor den udbragte 14 sh. 9 d. pr. Ton.

Rederiet førte derpaa nogle Forhandlinger med Befragterne om Afregningen, men disse henviste atter til Ladningsmodtagerne i Fakse, der forlangte Godtgørelse beregnet efter den Fakturapris, hvortil Ladningen var solgt dem af Befragterne, nemlig 19 sh. pr. Ton, dog med Fradrag af Fragten 6 sh. 3 d., altsaa ialt 12 sh. 9 d. pr. Ton, medens Rederiet kun vilde betale den Fakturapris af 11 sh. 1½ d., hvortil Befragterne havde købt Ladningen i Blyth. Det til den sidstnævnte Fakturapris svarende Beløb har Rederiet senere betalt, men fastholdt sin Vægning ved at betale mere.

Under nærværende Sag søger nu Citanterne A/S. Fakse Kalkbrud de Indstævnte Rederiet for Damperen »Ruth« til Betaling af Differencen mellem det af Citanterne fordrede og af de Indstævnte tilbudte Beløb, hvilken Difference, efter hvad der er *in confesso* mellem Parterne, andrager 924 Kr. 56 Øre, med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Uenigheden mellem Parterne drejer sig saaledes om Forstaaelsen af de i Certepartiets Post 21 brugte Udtryk.

Parterne er enige om, at denne Bestemmelse skyldes Rederiets Initiativ og er indsat i dettes Interesse. Det fremgaar af de ovenanførte Priser, at Rederiet ved Benyttelsen af denne Bestemmelse — selv om der gives Rederiet Medhold i deres Forstaaelse af Bestemmelsen — kun har faaet Dækning for en Del af Fragten.

Citanterne gør gældende, at de længe inden Certepar- tiets Oprettelse, nemlig i Marts 1908, havde afsluttet Kon- trakt med Befragterne om successiv Levering af Damp- kul i 1908; men da Leveringen ikke blev tilendebragt i Løbet af det nævnte Aar, enedes man om, at Restpartiet skulde leveres i Foraaret 1909, og det er dette Restparti, som det her under Sagen omhandlede Certeparti angaar. Citanterne formener herefter, at der ved de i Certepartiet benyttede Udtryk maa være sigtet til den Fakturapris, hvortil de allerede før Certepar tiets Oprettelse havde over- taget Kullene, saa meget mere som de paa det Tidspunkt, disse senere blev overtagne af Rederiet, maatte betragtes som Ejere af Ladningen. De formener, at det under alle Omstændigheder maatte blive Rederiets Sag at sikre sig en utvetydig Affattelse af Certepartiet, saafremt deres Mening var, at nogen anden Fakturapris skulde lægges til Grund.

Der kan imidlertid ikke gives Citanterne Medhold i disse Betragtninger. Citanternes Navn nævnes ikke i Cer- tepartiet, og de i dette benyttede Udtryk findes herefter kun at kunne forstås som henvisende til den Faktura- pris, hvortil Rederiets Medkontrahent, Befragterne, har overtaget Varerne. Der foreligger intet oplyst om, at de Indstævnte har vidst Besked med, at Varerne allerede var videresolgt, eller til hvilken Pris, og det findes at maatte have Formodningen mod sig, at de skulde have ønsket at lade deres Ret til at overlage Kullene være afhængig af den Pris, hvortil Befragterne maatte kunne udbringe dem. De Indstævnte vil herefter være at frifinde, hvorhos Ci- tanterne findes at burde tilsvare dem Sagens Omkostninger med 80 Kr.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet foreligger ikke nogen væsent- lig Forandring fra sidste Indberetning. Danmark har nogle Laster, men der gøres ikke Forretning, Tyskland noterer enkelte Kornlaster fra Königsberg til England, men er vanskelig at komme til Forretning med; Rus- land, særlig Petersborg har enkelte Oliekagelaster til England med noget bedre Rater for ballastgaaende Sej- lere af indskrænket Størrelse, men Rederne er utilbøje- lige til at dirigere Skibe til den kolerabefængte Havn, og for lokalt beliggende Tonnage har Befragterne be- nyttest Lejligheden og trykket Raterne lavt ned; Finland har kun faa Trælaster, som ikke finder Reflektanter; Sverige er paa Grund af Storstrejken ude af Betragtning; Østnorge har haft nogle Islaster, hvortil flere Skibe er anbragt. Markedet i denne Fart er saaledes gennem- gaaende daarligt, og om ny Salg af Trælaster fore- ligger der ikke Oplysning. Returfragter Vest fra og Mellemrigsfragter holder sig ret godt til uforandrede Rater med en lille Stigning i enkelte Tilfælde.

Med Hensyn til de mindre Skibe har alt i den for- løbne Uge ligget meget roligt. Interensen drejer sig stadig om Afslutningen af den svenske Strejke, hvorom der imidlertid intet bestemt foreligger; enkelte Steder kan der dog lades, saaledes i Warberg, Höganäs og paa nogle Pladser i Karlskrona og Karlskronas Distrikt. Angaaende det ny Korn fra Tyskland, da ventes Ros- stock og Stettin i de allerførste Dage at kunne afskibe Rug, men før fra September ventes ikke nogen videre Eksport. Fra Danmark er Fragtmarkedet ligeledes meget elendigt, der optages kun faa Skibe, bl. a. slut- tede Faxe/Königsberg, Kalkmel 3 M. og et Par Skibe fra Kasstrup til Provinserne for Gødning.

Kjøbenhavn har næsten intet at byde; fra Damper ventet om 8 Dage vil der komme nogle Hvedeladninger til Sverige og Provinserne.

Fra Sø og Land.

Fra Firmaet Kay Dyhr, Nyhavn 67, Kjøbenhavn, har vi modtaget et Schema, der grafisk fremstiller Forholdene mellem de i Maskin- branchen almindeligst anvendte Maal-, Temperatur- og Vægt- enheder, saasom engelsk Længde-, Flade- og Rummaal samt Vægt sammenlignet med de forskellige Enheder af Metermaalet og Tem- peraturer efter Reaumur, Celsius og Fahrenheit. Firmaet sender Ske- maet gratis til hvem som helst, der har Brug for det.

En vældig Tjærebrand i Archangel. Under en stor Tjærebrand i Archangel meredes i Folge »Dagsposten« stor Frygt for, at hele Byen skulde brænde, hvis Vindretningen forandredes. Der var i alle Huse gjort klar til øjeblikkelig Udflytning. Fra det brændende Tjærelager flød svære Bække af brændende Tjære ned i Dvinaen. Som de flød ned sved de alt af i Nærheden og truede med at antænde den store Skibsflaade i Havnen, som først reddedes i sidste Øjeblik. De brændende Strømme blev først slukket, da tre Muddermaskiner deltog i Slukningen, nemlig ved at disse overdæn- gede Ildstrømmen med Mudder. Røgmassen, der var enorm, trængte ind i alle Huse og anrettede store Ødelæggelser.

Archangels »Gorodskoi monastir«, Klostret og hele det nærmest liggende store Bygningskompleks, som tidligere var skinnende hvidt, blev i en Fart kulsort.

I de samme Dage, som Branden i Tjærelageret og Pakornof's Dampreberbane fandt Sted, paasattes ogsaa en tredje Brand, hvorved en Mængde store Huse lagdes i Aske.

Aarsagen til, at Branden i Tjærelageret greb saa voldsomt om sig, var at den velberegnet af Pobelen var paasat i Lagerets Cen- trum, hvorfra den bredte sig med en voldsom Fart til alle Sider. Af det vældige Tjærelager paa flere Hundrede Tusinde Tønder, red- dedes kun et Par Hundrede Tønder. Kun Halvparten af Lageret var assureret.

Havarier og Forlis.

O din, Galease af Aalborg, er paa Rejsen fra Sverige til Kiel med en Ladning Brosten sprunget læk og maatte sættes paa Land ved Gjedser. Flot ved Assistance af Svitzers og indbragt til Gjedser Havn. Desværre drukneede Kaptajens Kone under Forsøg paa at naa Fyr- skibet i Jollen, idet denne kæntrade.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik i Nakskov

Fans i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Enceforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936

Cognac og Vin

Frihavnen, Kjøbenhavn.
Til Proviantering leveres: Fin Champagne Cognac 63 Øre, Scotch Whisky 71 Øre, St. Croix Rom 68 Øre pr. Liter. Alt i Ankere paa 40 Liter. — Anker gratis. — Ankere paa 20 Liter betales med 2 Kr. og paa 10 Liter med 150 Øre.
Portvin, Sherry, Redvin 75 Øre pr. Fl., inkl. Fl.
CHR. FUNDERS EKSPORTFORRETNING
Kontor: Baggesøensgade 20, Kjøbenhavn.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. West Hartlepool 11./8. — Brattingsborg, Suenson, ank. Rouen 14./8. — Flynderborg, Andersen, ank. Windau 6./8. — Fredensborg, Fi- seher, ank. Ghent 12./8. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Terneuzen 12./8. — Jumborg, Mathiesen, afg. Blyth 12./8. til Swinemünde. — Kronborg, Jensen, afg. Genoa 11./8. til Huelva. — Rosenborg, Schultz, ank. Petersborg 12./8. — Skander- borg, Jensen, ank. Petersborg 13./8. — Stegelborg, Lund, afg.

St. Raphael 13./8. til Stettin. — Stjerneborg, Lund, ank. Petersborg 13./8. — Søborg, Hansen, ank. Lübeck 7./8. — Uranienborg, Schmidt, ank. Memel 15./8.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldberg, Ørbeck, ank. Tyne 2./8. — Klampenborg, Winther, afg. Hull 13./8. til Kronstadt. — Marselisborg, Larsen, ank. Ulcåborg 1./8. — Silkeborg, Pedersen, ank. Terneuzen 8./8. — Skodsborg, Agerlin, ank. Nantes 4./8. — Tuborg, Schmidt, ank. Antwerpen 15./8. — Ulfsborg, Jørgensen, afg. Riga 11./8. til Rotterdam.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. La Rochelle 11./8. til Barry. — Dansborg, Sørensen, ank. Sunderland 4./8. — Jægersborg, Larsen, ank. Petersborg 10./8. — Kallundborg, Nielsen, ank. Velzen 4./8. — Taaruborg, Matzen, ank. Ghent 10./8.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Petersborg 11./8. til Ghent.

Skakkenborg. Skakkenborg, Rasmussen, afg. Petersborg 14./8. til Calais.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Petersborg 8./8. til Nantes.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Svendborg 8./8. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Methil 15./8.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Grangemouth 10./8.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Petersborg 15./8.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, afg. Riga 11./8. — Russia, Poulsen, afg. Petersborg 10./8. — Carl Heckscher, Starck, afg. Burntisland 14./8. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 12./8. — Normannia, Eriksen, ank. Petersborg 4./8. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 6./8. — Canadia, Jespersen, afg. Barbados 10./8. — Livonia, Skov, afg. Blyth 14./8.

Østersøen. Cimbrina, Poulsen, afg. Rotterdam 5./8. — Patria, Dam Larsen, ank. Methil 12./8. — Gratia, Sørensen, afg. Ghent 12./8. — Astoria, Neergaard, ank. Tampa 4./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. West Hartlepool 11./8. — Gallia, Nielsen, afg. Burntisland 13./8. — Caledonia, Jørgensen, ank. Ghent 11./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 10./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Barry 31./7.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Ghent 10./8. — Granaria, Nielsen, ank. Baltimore 7./8. — Carbonia, Mathiasen, ank. Petersborg 13./8. — Estonia, Winekler, ank. Grangemouth 11./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Ghent 12./8. — Selandia, Troensegaard, ank. Windau 13./8. — Scاليا, Jensen, ank. Methil 12./8. — Frumentia, Andersen, ank. Kronstadt 6./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Dunkerque 10./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 10./8.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Tyne 13./8. til Kjøbenhavn. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Kiel 13./8. til Kotka. — Ove Gjædde, Jans, ank. Riga 9./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulfport 4./8. til River Plate. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Londonderry 13./8. til Troon. — Generalkonsul Pallison, Christensen, afg. Troon 7./8. til Miramichi. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Petersborg 13./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Canada 12./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Grangemouth 14./8. til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Dunkerque 14./8. til Riga. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Ayr 13./8. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Emden 2./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 8./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Papenburg 7./8. — Newa, Dahl, pass. Nord Cap 13./8. for Archangel.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Methil 12./8. — Fulton, Jørgensen, ank. Oran 7./8. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 6./8. — Nivington, Svendsen, afg. Grangemouth 14./8. — Washington, Nielsen, ank. Elsfleth 10./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. Riga 9./8. — Freja, Nielsen, ank. Hull 12./8. — Vera, Thing, afg. Reval 11./8. til Dunkerque.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 11./8. til Ghent. — London, Bom, ank. Tyne 9./8. — Paris, Tholander, ank. Kjøbenhavn 25./7. — Bryssel, Kaas, afg. Boness 9./8. til Windau.

Mercur. London, Andersen, ank. Riga 10./8. — Wien, Boeck Hansen, afg. Dordrecht 10./8. til Petersborg. — Roma, v. Thun, ank. Bremen 10./8.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Emden 10./8. til Port Said. — Cathay, Kruse, ank. Singapore 14./8. — Indien, Berg, ank. Shanghai 8./8. — Siam, Cortsen, afg. Penang 11./8. til Port Said. — Samui, Lieht, ank. Middlesbrough 13./8. — Chumpon, Hansen-Ratin, afg. Suez 4./8. til Colombo. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 4./8. — Pangan, Knudsen, afg. Port Said 12./8. til London. — Bintaung, Gabe, ank. Kjøbenhavn 10./8. — Cambodia, Christensen, afg. Newcastle 5./8. til Cape Town.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 13./8. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 13./8. til St. Thomas.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Blyth 12./8. til Frederikshavn. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Gibraltar 12./8. til Marokko. — Nautik, N. Nielsen, afg. Runcorn 12./8. til Alicante. — Nordsoen, Skou, ank. Raumo 12./8. — Nexos, Basse, afg. Gibraltar 10./8. til Sharpness. — Cito, Jepsen, afg. Emden 10./8. til Alicante. — Napoli, Brinch, afg. Hartlepool 13./8. til Sevilla. — Bodil, Uldall, pass. Deal 14./8. for Huelva. — Nema, Schiøff, afg. Sorvik 13./8. til Cherbourg. — Alfa, Sørensen, afg. Plymouth 12./8. til Harburg. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Wiborg 13./8. — Hebe, Gregersen, ank. Randers 12./8. — Inger, Larsen, afg. Skien 11./8. til Gravelines. — Laura, Petersen, ank. Malaga 14./8.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. Blyth 12./8. til Malaga. — Alexy, Lorentzen, afg. Kronstadt 13./8. til Lübeck. — Dagny, Sørensen, ank. Hørsens 14./8. — Mary, Clausen, afg. Abo 12./8. til St. Brieux.

Alfred Christensen. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Kronstadt 6./8. — Urania, Clausen, afg. Kjøbenhavn 13./8. — Svend, Schmidt, afg. Trondhjem 10./8. — England, Andersen, ank. London 13./8. — Holland, Poulsen, ank. Karrebekskmunde 10./8. — Rusland, Madsen, ank. Riga 9./8. — Europa, Hansen, afg. Kronstadt 7./8. — Frankrig, Friis, ank. Liverpool 13./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Kotka 10./8. — Belgien, Nielsen, afg. Zaandam 14./8.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Ny Karleby 7./8. — N. F. Hoffding, van Deurs, pass. Helsingør 15./8. for nordg. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Ypilh 14./8. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Swinemünde 12./8. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Rotterdam 11./8. — Ajax, Brorsen, afg. Ostende 14./8. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Petersborg 11./8. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Dunkerque 13./8. St. St. Blicher, Christensen, afg. Wismar 13./8. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Ghent 10./8. — G. Koch, Jørgensen, ank. Blyth 13./8.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Ronen 12./8. — Helga, Vanben-Hansen, ank. Rostock 15./8. — Martha, Christensen, afg. Tyne Dock 13./8. — Elna, Ratje, ank. Onega 6./8. — Therese, Pedersen, pass. Lødingen 16./8. — Simone, Møller, ank. Grangemouth 13./8. — Jeanne, Løffler, ank. Methil 12./8. — Vera, Riso, ank. Riga 16./8. — Daisy, Lagesen, afg. Kotka 7./8.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Wiborg 15./8. til Ghent. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Frederikshavn 15./8. — Rimfaxe, Faber, ank. Wiborg 15./8. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Kjøbenhavn 13./8.

Torm. Sara, Jensen, afg. Riga 14./8. — Helene, Sørensen, afg. Rotterdam 14./8. — Agnete, Petersen, ank. Riga 12./8. — Hermin, Hansen, ank. Libau 12./8. — Alice, Schultz, ank. Tyne 14./8.

Sejlskibe.

Æro. Skirner, Rasmussen, ank. Hernosand 11./8. — Ami, Christensen, ank. Rudkjøbing 12./8. — Rise, Bager, ank. Kragerø 11./8. — Johanne, Østermann, ank. Poole 12./8. — Th. Lohse, Boye, ank. Rudkjøbing 14./8. — Christine, Bager, ank. Karlshamn 12./8. — Karen, Boye, ank. Ærokjøbing 13./8. — Herkulos, Bager, ank. Danzig 14./8.

INDHOLD:

Konsul P. Reehmitzer. — Kjøbenhavn, d. 17. August 1909. — So- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Odense Exportslagteri

leverer bedate og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirket af prima Råmaterier, og kun 1. Klasse's Kod anvendes

Fortlang Prielliste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Skib til Salg.

Skonnertbrig „Berthel“,
drægtig 166¹/₁₀₀ Netto Reg-
Tons, laster c. 95 Standere og
600 Tons Kul, liggende i
Svendborg, er til Salg. Skibet
er stærkt og godt samt vel
udrustet.

Handel afsluttes med Sag-
fører Valdemar Andersen i
Odense, og Skibet paavises
af Sagfører Chr. Poulsen i
Svendborg.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.
Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.
S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.



faas hos de fleste af Landets
**Skibs- og
Provianteringshandlere**

Jacob Holm,
Rønne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

En ældre Skibsfører,
som har en 36 HK. Motor, ønsker at faa denne anbragt i et Fartøj af passende Sterrelse, samt at overtage samme som Skibsfører. Billet, mrk.: „324“, modtager Bladets Kontor.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnäskildsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristensen.

Heckscher & Søn,
Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincoln. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditorer.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,
Helsingfors (Finland)
Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmström“, Prima Referencer.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen
Skibsprovianterlag.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

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.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielson,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. PANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 63.

Kjøbenhavn, Fredag den 20. August 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwedes 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.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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.

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

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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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.

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 **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 Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølsør etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Skib til Salg.

Galease „Christine“ af Aarhus, drægtig 26 Netto Tons, laster 62 Tons d. w., god Sejler og godt udhalet, er paa Grund af indtrufne Omstændigheder til Salg. Henvendelse til Enkefru Rosenberg, Dynkarken 9, Aarhus.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Koføed. Telf. 934.

Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.

Reparationer. Skibssmedie. Ekstra prima amerikansk

Jagt til Salg.

Jagt „Petra“, drægtig 23,63 Brutto og 18,48 Netto Reg.-Tons, laster 42 Tons d. w., stor Reparation i Svendborg 1904, er til Salg ved Henvendelse til

Skipper H. P. Hansen, Horseskov, Svendborg.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende Reel og billig Betjening garanteres.

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

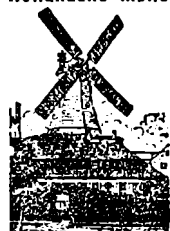
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse Private.

Telefon-Nr. 6.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Hollandske Mølle



Helsingør. Tlf. 5.

Sejl ikke forbi Helsingør,

før de har forsynet Dem med

HOLLANDSKE MØLLES

holdbare og velsmagende

BRØDSORTER

(Rug-, Sigte- og Franskrød).

Faas hos d'Hr. Skibsprovianteringshandlere.

Hurtig Ekspedition.

Løge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal.

Træffes 12-1, 6-8 Aften. Søndag 10-11.

Damer Søndag 11-12 og Onsdag 9-10.

Skib til Salg.

Skonnertbrig „Berthel“, drægtig 166^{1/100} Netto Reg.-Tons, laster c. 95 Standere og 600 Tons Kul, liggende i Svendborg, er til Salg. Skibet er stærkt og godt samt vel udrustet.

Handel afsluttes med Sagfører Valdemar Andersen i Odense, og Skibet paavises af Sagfører Chr. Poulsen i Svendborg.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.

Københ. C. Telf. H. 1728.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørages.

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.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Krampær & Jørgensen, Horsens.

Højesteretsdom.

Dampskibet »Marcellus«, der maaler 3,819 Brutto — 2,138 Netto Register-Tons, med en Maskine paa 2,070 ind. H.K., havde d. 15. Decbr. 1906 i Buenos Aires Havn tilendebragt Inladrningen af c. 4,670 Tons Majs, som det skulde føre, for Firmaet Louis Dreyfus & Co., Paris og London, 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 udfør 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. Man havde 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 Afgangen 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 førnævnte 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 Dispatch opgjort (i Kjøbenhavn). Efter denne Dispatch, der blev opgjort under den Forudsætning, at den skete Anvendelse saa vel af Skibsinventar som af Ladning som Brændsel skulde godtgøres som almindeligt Havari, paahvilede der Ladningen et Bidrag til Rederiet paa Kr. 2,647.34.

Rederiet for »Marcellus« og Firmaet Louis Dreyfus blev nu enige om at indbringe Sagen for Sø- og Handelsretten her, hvor Firmaet paastod Rederiet tilpligtet at betale Værdien af den brændte Ladning, som opgjordes til Kr. 7,374.14, med Renter og Sagens Omkostninger, medens Rederiet overensstemmende med Dispatchen paastod sig tilkendt Kr. 2,647.34 samt i Erstatning med videre Rm. 173.10, med Renter og Sagens Omkostninger.

Fra Firmaets Side blev det gjort gældende, at det havde været uforsvarligt af Kaptajnen med en saa ringe Kulforsyning at inklade sig paa Rejsen over Atlanterhavet, og at Rederiet maatte være ansvarligt for denne af Kaptajnen begaaede Fejl.

Rederiet hævdede derimod, at Kulforsyningen maatte 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 hævdede, at selv om Kaptajnen maatte have gjort sig skyldig i en Forsømmelse, er Rederen ikke ansvarlig derfor, da denne i Folge Certepartiets Bestemmelser er fritagen for Ansvar for Skade forvoldt ved Skipperens Forsømmelser.

I Sø- og Handelsrettens Dom udtaltes, at selv om Certepartiet indeholdt en ret vidtgaaende »negligence clause«, gik denne dog ikke ud paa i videre Omfang, end almindelige Havariregler tilsigtede, at fritage Rederen for at betale, hvad Skipperen forsættelig brugte som Brændsel for at føre Rejsen til Ende, og hverken efter Forholdets Natur eller efter almindelige anerkendte Havariregler vilde der kunne blive Spørgsmaal om Fritagelse herfor, medmindre det skyldtes Omstændigheder, der ikke med nogen Rimelighed havde kunnet forudses, at Skibet havde haft tilstrækkelig Brændsel for den længste Rejsetid, med hvilken der fornuftigvis kunde regnes, tilligemed et vist Ekstralillæg for Sikkerheds Skyld. At Rederiet ikke i nærværende Tilfælde kunde fritages for sine naturlige Forpligtelser i denne Henseende var saa meget mere uomtvisteligt, som Certepartiet fastsatte, at Havarigodtgørelse skulde 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.

I Sø- og Handelsrettens Dom, der blev afsagt d. 21. Februar 1908 (se *Dansk Søfartstidende*, Nr. 10/1908) hedder det:

»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 Vejrforhold 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.«

Rederiet blev dømt til at betale fuld Erstatning for den forbrugte Del af Ladningen, og Firmaet L. Dreyfus & Co. blev frifundet.

Denne Dom blev af Rederiet appelleret til Højesteret, der den 22. Juni d. A. stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom og paalagde Appellanten at betale Firmaet L. Dreyfus & Co. Sagens Omkostninger med Kr. 400 samt Kr. 10.00 til Justitskassen.

Kjøbenhavn, d. 20. August 1909.

I en Indberetning fra det kgl. Gesandtskab i Paris til Udenrigsministeriet af 26. Juli 1909 hedder det:

Det ved Søfolksstrejkerne i Marseille foranledigede Forslag angaaende Bemyndigelse til under særlige Omstændigheder, gennem Dekreter, midlertidig at sætte de nationale Rederiers Eneberettigelse paa Farlen mellem Algier og Corsica og Moderlandet ud af Kraft havde oprindeligt kun saa ringe Udsigt til Vedtagelse, at det som Følge deraf maatte forventes, at Forslaget foreløbig næppe vilde blive optaget til Behandling. Senere blev dog Forestillingerne fra Guvernøren i Algier saa indtrængende, at Hensynet til den algerske Udforsel vandt Overvægt og bevagede Regeringen til at insistere paa Forslagets Godkendelse. Trods ihærdig Modstand fra Protektionisternes Side lykkedes det sluttelig at føre Forslaget igennem baade i Deputeretkammeret og i Senatet, hvorefter det har erholdt Lovkraft under 22. ds. Loven vil i paakommende Tilfælde kunne faa Betydning ogsaa for dansk Fragtfart i Middelhavet.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har til Fællesrepræsentationen indsendt følgende Skrivelse:

Kjøbenhavn, d. 28. Juli 1909.

Til

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart!

I Tilknytning til den paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Aarhus den 3. ds. vedtagne Resolution, saalydende:

»Idet Generalforsamlingen udtaler sin Beklagelse af, at det ikke er lykkedes helt at fritage Sejlskibe af under 80 Tons for Lasteliniebestemmelserne, og idet man befrygter, at selv den mest udstrakte Anvendelse af den Myndighed til at meddele Dispensation, der ved Lovens § 5 er hjemlet Ministeren, ikke vil være i Stand til at hindre Nedgang i danske Skibes Konkurrencedygtighed, naar Dispensation maa søges i det enkelte Tilfælde, opfordrer maa Ministeren til at undersøge Muligheden for, at Dispensation meddeles gruppevis, saaledes at Lastelinie-loven kun finder Anvendelse paa Skibe, der farer paa engelske og andre Havne, i hvilke Tvangsregler om Lastelinie er gennemført. Generalforsamlingen maa derhos anse det for nødvendigt, at de samme Fordringer, som Udlandet stiller til danske Skibe med Hensyn til Lastelinie, ogsaa fra dansk Side stilles til vedkommende fremmede Nationers Skibe under Ophold i danske Havne«.

Udbered Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening sig den højtærede Repræsentations Medvirken til, at det i Resolutionen benyttede Udtryk »gruppevis«, af Ministeriet for Handel og Søfart maa blive tillagt en Betydning, der er i Overensstemmelse med de Ønsker og Forhaabninger, som man overalt indenfor Sejlskibsfarten nærer til den, i Følge § 5 i »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie«. Ministeren for Handel og Søfart tildele Dispensationsmyndighed; thi om man end indenfor Sejlskibsfarten ikke tvivler om Ministerens gode Vilje til at benytte sin Dispensationsret saaledes, at danske Skibe ikke paa Grund af Lastelinie-loven vil blive uheldigere stillet i Konkurrencen end andre Nationers Skibe, saa staar det dog klart for Bestyrelsen, at selv om man bortser fra den med Erhvervelsen af Dispensationen forbundne Ulejlighed, saa vil den af Sejlskibsrederne med saa god Ret ønskede Ligestillethed med andre Nationers Skibe kun kunne opnaas, naar Dispensationen gives fra det Øjeblik, den midlertidige Lov træder i Kraft, indtil den endelige Lov træder i Stedet.

I Henhold hertil andrager man den højtærede Fællesrepræsentation om, at den hos Ministeren for Handel

og Søfart vil søge udvirket, at der bliver givet Dispensation fra Lastelinie-loven i alle Tilfælde, hvor Skibet ikke anløber britiske Havne eller andre Havne, hvor der gælder Lasteliniebestemmelser, og saaledes, at den tildeles den enkelte Reder for alle hans Skibe og træder i Kraft samtidig med »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie« og vedvarer, indtil denne afløses af den endelige Lov.

For at lette og simplificere det overordentlig store Arbejde, der vil blive paaført saavel Ministeriet som Rederne ved Ansøgning om Dispensation, tillader Bestyrelsen sig at anbefale, at denne kan søges efter en af vedkommende Ministerium til den enkelte Reder udsendt Ansøgningsblanket, alt dog med det Forbehold, at Ministeriet for Handel og Søfart ikke omgaaes med den Tanke at stille Skibsfarten endnu lempeligere Vilkaar i Udsigt.

Man tillader sig at vedlægge »Dansk Søfartstidende«s stenografiske Referat af den paa Generalforsamlingen førte Diskussion om »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie«.

Det vil heraf ses, at Loven har vakt en Bekymring og Utilfredshed i alle Sejlskibskredse som næppe nogen anden dansk Søfartslov.

Med Højagtelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

P. B. V.

C. P. Lund.

C. M. Rasmussen.

Fra en Dampskibsfører har vi modtaget følgende:

Undervandssignaler. Den 7. August d. A., da vi paa Rejse fra Rusland til Terneuzen nærmede os op mod den hollandske Kyst, havde vi tæt Taage. Lidt over Middag hørte vi en svag Lyd fra Sirenen paa Terschelling Fyrskib paa vor Bagbords Bø. Jeg had da 2. Styrmand, der havde Vagt, om at gaa ned i underste Kabelrum, hvilket med lastet Skib er nogle Fod under Vandfladen, og forsøge, om han kunde høre noget til Undervandsklokken fra ovennævnte Fyrskib. Styrmanden kom straks op igen med den Meddelelse, at han hørte Klokkeren tydeligt, men bedst om Bagbord. Kursen forandredes da lidt, saaledes at vi fik Lyden fra Sirenen om Styrbord, og jeg gik saa selv ned i Kabelrummet. Jeg hørte da tydeligt Klokkeren paa begge Sider, men bedst paa Styrbords Side. Kursen sattes saa lige paa Fyrskibet, og nu høretes Lyden fra Klokkeren lige tydeligt paa begge Sider. Man maatte lægge Øret mod Skibssiden for at høre Lyden, der lød omtrent, som naar man slaar med en Kniv paa et tomt Glas. Da vi nogen Tid efter passerede tæt om Fyrskibet, viste det sig, at vi havde været c. 6 Sm. af, da vi hørte Klokkeren første Gang.

Ved ovennævnte Lejlighed havde det jo ikke saa stor Betydning for os, da det var ganske stille, og Luftens Beskaffenhed var saaledes, at vi hørte Sirenen et langt Stykke bort, men det vil under andre Forhold være godt at vide, at man kan høre Undervandsklokkerne, selv om Skibet ikke er forsynet med de til dette Brug specielt indrettede Apparater.

Terneuzen, d. 13. August 1909.

N. Pedersen,

Fører af S/S. »Silkeborg«.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

Enhver Skibsfører advares mod at lade sig adressere til Skibsmægler A. Peters i Königsberg.

Undertegnede var adresseret til Hr. A. Peters, som tillige var Modtager af Ladningen. Ladningen bestod af Kantsten, og for at hive Stenene saa højt, at de kunde fø-

res i Jernbanevogn, hvilket var c. 11 Fod over Skibets Ræling, forlangte jeg, at Modtageren skulde sende fornødent Mandskab i Lasten til at slaa paa Stenene. I Følge Certeparti skulde Lasten leveres frit til og tages frit fra Skibsbord for Befragters og Modtagers Regning.

Ved Afregningen trak ovennævnte Skibsmægler mig imidlertid af for Arbejdsløn for den Mand, som havde været i Lasten, og tillige tog han 60 Pfg. pr. Last i indgaaende Klarering. (Jeg sluttede og klarerede nemlig ud med en anden Mægler).

Ved Henvendelse til det danske Konsulat, og efter at Konsulen havde talt med Hr. A. Peters, betalte denne et mindre Beløb til Konsulen, som han kunde betale mig mod Forligelse, hvilket Beløb jeg imidlertid ikke vilde modtage.

For nu at faa min fulde Fragt udbetalt skal jeg anlægge Proces, hvilket vil koste lige saa meget, som Beløbet drejer sig om, og tillige en Del Arbejde.

Jeg foretrækker derfor at advare andre Skibsførere mod en lignende Behandling.

R. Petersen,
Skomm. »Alfred«.

En Dampskibsfører skriver til os fra Riga d. 14. ds.:

Der er kun lidt Fornøjelse ved at være knyttet til Søfarten i disse Tider, hvor Spørgsmaalene nærmest drejer sig om, hvor meget der tabes ved hver Rejse, selv om det gaar jævnt godt med Ekspeditionen. Mange mener, at Virkningen af de elendige Fragter endnu ikke rigtig har vist sig, og at dette Aar vil opvise endnu værre Resultat end det foregaaende, hvis ikke Resten af Aaret bliver bedre. Jeg tror nu, at der er begyndt en Bedring; Tønen er bedre hvor man kommer, og man har lettere ved at skaffe Last, naar udlages Kulfragter, men de vil ogsaa komme, da der kun er smaa Lagre paa mange af Forbrugsstederne, saa hele Vinterforsyningen mangler og maa fragtes over Søen i den nærmeste Fremtid. Fra Skibsværfterne udsendes der løkkende Tilbud om Nybygninger med lette Betalingsvilkår, men de fleste Redere har vel næppe Kontanter til den første Termin endside Kontanter for omtrent det hele Beløb, hvilket er den første Betaling for, at et Rederi kan trives. Et Tre gror ikke i det bare Sand, og et Rederi bygget paa Gæld til alle Sider vil heller næppe trives under normale Forhold.

Strængere Indvandringsforskrifter i Nordamerika. Det meddeles fra New York, skriver »Hamb. Corr.«, at for Fremtiden vil Indvandringsforskrifterne blive strængere haandhævet. Som bekendt skal Udkendinge, som vil indvandre til De Forenede Stater kunne paavise, at de raader over et Beløb af mindst 25 Dollars. En Bestemmelse som man indtil nu er gaaet temmelig let hen over. Fornylig blev der imidlertid nægtet 215 anden Klasses Passagerer, fra den hollandske Dampet »Rejndam«, Tilladelse til at gaa i Land, fordi de ikke var i Besiddelse af et tilstrækkeligt stort Beløb. Man mener at Indvandringsautoriteterne, paa Grund af, at Landet allerede nu oversvømmes af saa mange eksistensløse Personer, vil skærpe Forskrifterne om Mindste-Beløbet.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 18. August. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjærgningsentreprise 20.000 Kr. med Renter fra 27. Maj d. A. for Bjærgning af Dampet »Budas« af Leith,

der den 19. Marts d. A. grundstødte paa Lillegrunden ved Flinterendea, paa Rejse fra Stetin til Leith med Stykgods.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

En farlig Kraftledning.

Fra Føreren af Bark »Signal« af Åhus har Foreningen modtaget en Skrivelse, som her gengives nedenstaaende.

En Skrivelse, som i sit Hovedindhold gaar ud paa det samme, har den modtaget fra Føreren af Bark »Zaritzka« af Simbrishamn.

Sagen er Genstand for nærmere Undersøgelse fra Foreningens Side gennem dens Sagførere i Stockholm. Imidlertid har Foreningen ikke villet undlade allerede nu at offentliggøre denne Skrivelse, da det ser ud, som om denne Kraftledning, som er anbragt over Ångermansselven, er en Hindring og Fare for Skibsfarten paa Elven.

Det synes at fremgaa af Brevene fra Kaptajnerne, at det Offentlige har givet sin Tilladelse i den Tro, at en Ledning i en Højde af 40 Meter over almindelig Vandstand var anbragt tilstrækkelig højt, til at alle Skibe kunde passere derunder, hvorfor tilstrækkelig Kundgørelse muligvis ikke har fundet Sted.

Foreningen forbeholder sig senere at komme tilbage til denne Sag.

Kaptajnen paa »Signal« skriver som følger:

»Undertecknad förande Barkskepp »Signal« af Åhus (medlem af ärade föreningen) afgick från Stockholm destinerad till Kramfors Hernösands distr. för intagning af splitved på London; vid framkomsten till Lunde redd måste fartyget ankra för att det ej kunde komma längre utan nedrigning af rår och stänger, ity allt ett privat bolag (Svanöbolaget) fått tillåtelse att sträcka en elektrisk kraftledning öfver elfven, 40 meter hög öfver medelvattenslånd, nu är denna kabel 40,6 enl. telegram från bolaget. Kung. Befallningshafvanden har tillstyrkt anläggningen med vilkor att ej på något sätt hindra trafiken i elfven; Lotsstyrelsen har enl. uppgift aldrig blifvit tillfrågad angående saken och K. Komerskollegium har gifvit sitt tillstånd mindst 40 meter öfver vattnet. Nu är mitt fartygs rigg enl. besigtning 42,16 och kunde alltså inte komma förbi utan nedriggning och detta förorsakade fartyget en tidspillan och arbete och extra-bogsering och vid utgående blir det ju ännu mer tidspillan i allt cirka 5 dagar. Almänna meningens är såväl lotsar som andra, att Komerskollegium har begått en blunder och måste svara för saken ty enl. upplysning kan ej almän farled hindras för trafik af privat bolag enl. Svensk lag, så det synes, som K. Kollegium i detta fall gått öfver sin befogenhet att tillstyrka den så lågt öfver vattnet.

Denna kabel är i sjöfartskretsar ej allmänt bekant ty i annat fall skulle man reserverat sig, i dessa för sjöfarten så betrykta tider, få sådana extra utgifter för fartygen. Vi äro nu 3ne fartyg, hvilka alla äro inne i den ärade föreningen samtliga i samma förhållande. Denna kabel skulle vida bekantgöras i sjöfartskretsar, ty en stor olycka kunde indträffa, om ett fartyg som utan lots nattetid passerade, ty kabeln är af stor kraft och skulle den vidröra riggen på ett fartyg blef der en katastrof som skulle ha stora följder, därför hemställer jag till den ärade föreningen att bekantgöra detta fallet, den var bara uppe de 2 sista månaderna under färdgående års seglation, i höstas var det ett fartyg »Hedvig«

från Simbrishamn, som nattelid passerade men visste intet utaf, och det var nått och jemt, allt den gick under.»

Losning af Kul i Swinemünde.

Foreningen finder, at det er beklageligt at se, hvor ofte Rederne selv modarbejder dennes Bestræbelser for at holde Losningsprisen indenfor rimelige Grænser. Foreningen er blevet enig med Kulimportørerne i Swinemünde om ikke at optage nogen Sag angaaende Kullosning dér, naar Rederne ikke har betinget en fast Pris, og Købmændene ikke belaster Rederne med mere end 20 Mk. pr. Keel for Losning. Forudsætningen for dette Arrangement er, at hvis Rederne selv skulde overtage Losningen og skaffe de nødvendige Redskaber til Veje, vil de ikke kunde gøre det billigere end 20 Mk. pr. Keel. Det viser sig nu, at Kulimportørerne i flere Tilfælde ved Siden af »current price» eller »usual charge» har forlangt, at Rederne skal indgaa paa ekstra at betale 2/6 pr. 100 Tons for Kurve. Foreningen mener ikke, dette er forenelig med loyal Fortolkning og en loyal Overholdelse af det med den indgaaede Arrangement, men frem for alt mener den, at det er i høj Grad beklageligt, at Rederne akcepterer saadanne Betingelser, hvorved de ikke alene selv kommer til at betale en ublu Pris for Losningen men ogsaa bidrager til, at Importørerne faar Støtte for deres Paa-stand om, at den sædvanemæssige Pris for Losning i Swinemünde nu er bleven forhøjet med 2/6 for 100 Tons.

Det er ikke muligt for Foreningen eller de andre Rederforeninger, som arbejder med samme Maal for Øje, at naa til noget tilfredsstillende Resultat eller beskytte Rederne mod Oprækkeri, naar den ikke kan regne paa kraftig Støtte fra Rederne selv. Det maa derfor indtrængende tilraades dem at afvise enhver Fordring paa Ekstrabetaling for Losning af Kul i Swinemünde, og den rapporterer ethvert Tilfælde, hvor Importørerne i Swinemünde forsøger ved Kontraktens Indgaaelse eller senere at faa Rederierne til at betale noget ekstra udover 20 Mk. pr. Keel, hvad enten det er for Kurve eller andre Redskaber, for Arbejderforsikring eller andet.

Fragt betalbar efter Skibets Afgang.

Foreningen har haft Lejlighed til at se en Kontrakt for Transport af en Ladning Skinner til en Havn i Brasilien fra Antwerpen. I denne var der med Hensyn til Fragtbetalingen bestemt, at to Tredjedele af Fragten med Fradrag af 3 pCt. skulde betales i London efter Skibets Afgang, medens Resten af Fragten skulde betales i Lossehavnen.

Dette er som bekendt ingenlunde nogen usædvanlig Ordning; det er tværtimod en Ordning, man hyppig træffer ved Certepartier for længere Rejser. Rederen fik i dette Tilfælde Betæneligheder ved at lade Kaptajnen udstede Konnossementerne, forinden de to Tredjedele af Fragten var betalt; men det er klart, at hvis et Rederi under saadanne Forhold giver Kaptajnen Ordre til ikke at undertegne Konnossementet, forinden Fragten er betalt, gør han sig skyldig i Brud paa Kontrakten, hvorved Rederiet absolut maa komme til at trække det korteste Straa. I denne Sag havde Rederiet at gøre med honnet Befraglere, saa der opstod ikke nogen Vanskeligheder, men alt gik i Orden. Foreningen vil imidlertid paapege, hvor risikabelt det er at afslutte en saadan Kontrakt, fordi Rederiet intetsomhelst har at holde sig til, hvis de to Tredjedele af Fragten ikke skulde blive betalt. Det er ganske vist saaledes, at Certepartiet bestemmer, at Rederiet skal have Panteret i Lasten for Fragten, men netop denne Bestemmelse er vel skikket til at stikke Blaar i Øjnene paa Rederne, som tror, at de derved har opnaaet en Sikkerhed for Fragten, skønt denne Panteret aabenbart er illusorisk i Lande som Brasilien og forøvrigt ogsaa i mange evropæiske Lande. For-

eningen selv er af den Mening, at efter norsk Ret har Rederiet Panteret i Fragten, selv om Fragten ikke er paaført Konnossementet, men det er i alt Fald ikke den almindelige Mening, denne er tværtimod den, at det skal fremgaa af Konnossementet, at Modtageren skal betale Fragten, og det var jo ikke Tilfælde her, hvor intet var opført paa Konnossementet med Hensyn til de to Tredjedele af Fragten, som skulde betales efter Skibets Afgang.

Selv om der havde været delte Meninger om, hvorledes det forholder sig hermed efter norsk Ret, saa maa det anses for temmelig sikkert, at i Brasilien og andre Lande med lidet udviklet Retssystem og Retspleje vilde Kaptajnen ikke have nogen Sikkerhed i Lasten, om den Del af Fragten, der skulde betales af Befragterne efter Skibets Afgang, ikke blev betalt. Skal en væsentlig Del af Fragten betales forud, bør det absolut betinges, at den betales inden Konnossementerne undertegnes, og ikke efter Skibets Afsejling, eller efter at Konnossementerne er undertegnet eller lignende.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er der intet Steds sket Forandringer af særlig Betydning. Kulfragterne ligger maaske nærmest en lille Kende bedre, men endnu lader de dog overmaade meget tilbage at ønske, da de næsten alle giver Tab, og paa adskillige Lasteplasser er det tilmed stadig vanskeligt at arrangere Tørn. Ekspeditionerne har gennemgaaende været daarlige, hovedsagelig i Methil, og mange Dampere har foretrukket at gaa ballastede til Østersøen. Den store Arbejderstandsning i Sverige mærkes selvfølgelig ogsaa i Kuleksporten, da der kun skibes lidt til svenske Havne nu, ligesom ogsaa Træeksporten omtrent ligger stille, men naar Strejken er forbi, vil der uden Tvivl blive betalt højere Fragter for Kul til Østersøen, foruden at Returnemarkedet nødvendigvis maa komme til at ligge bedre, da der er megen Last i Sverige, som skal afskibes. Imidlertid er der af forannaevnte Grunde et ret rigeligt Tilbud af Tonnage i Østersøemarkedet for Tiden, men ikke desto mindre holder det sig dog temmelig uforandret, hvilket viser, at det har en god og sund Basis. Alt eftersom vi rykker Efteraaret nærmere skulde dette ogsaa have en gunstig Indflydelse, da der ligeledes er mange Trælaster fra Rusland og Finland, og det er ingenlunde udelukket, at vi næste Maaned bliver Vidne til nogen Fragtstigning, særlig hvis Petersborg morder op med rigeligt Korn. For Øjeblikket er Eksporten kun ringe af denne Vare. Udenfor Nord- og Østersøen er der hovedsagelig at bemærke, at Sortehavet er lidt lavere, men denne Flovhed menes nærmest at være forbigaaende, da den ny Hosts Korn først vil komme frem i større Mængder noget senere. Fra Nordamerika er der lidt mere Begær, men Udbudet af Ballast Tonnage fra Sydamerika forhindrer en Ratestigning foreløbig. Der menes at ville blive en Del Korn til Eksport i Efteraarsmaanederne.

Det østlige Marked er stille. Bombay betalte 16/3 Dødvægt til 2 Lossehavne i U. K. eller Kontinentet og 16/6 for Ertis til Barrow. For Ris sluttedes til 22/6 Saigon/Dunkerque. For Sukker fra Java til 25/ U. S. eller Europa, medens Calcutta betalte 20/ Jute til U. K. eller Kontinentet pr. September.

Sortehavet etc. har fraglet jævnt, men som Følge af mere Tilbageholdenhed hos Afskiberne i Forbindelse med rigeligere Tonnagetilbud er Raterne helt igennem lidt lavere. For store Baade fra Odessa eller Nikolajeff til udsogt Havn er 8/; à 8/3 det bedst opnaaelige, for mindre

Baude 9/ à 9/3 N. C. Sulina belalle sidst 7/3 Rotterdam, 7/9 Antwerpen. Fra Azoff er Raten for store Baude nu 9/ Rotterdam. 9/3 »any«, 9/6 à 9/9 Hamburg, medens »handy« Tonnage betinger 9/6 à 9/9 »any«. 10/ à 10/3 Hamburg. Til Havn mellem Trondhjem og Kjøbenhavn betalles for 4700 Tons Baude 10/ én, 10/3 to, 10/6 tre Lossehavne.

Middelhavet viser ikke nogen nævneværdig Aktivitet, og navnlig synes Ertsbefragterne at være lidt tilbageholdne. For Ertis er der sidst sluttet til 5/6 Carthage/Middlesbro, 4/9 Hornillo Bay/ Cardiff, 5/3 Algier/Glasgow, 4/9 Aviles/Rotterdam, 9/ Huelva/U. S. For Oliekager fra Marseille noteres 12/ à 12/6 til 3 à 4 svenske Havne.

Nordamerika har vist mere Begær, og navnlig Bonuldspladserne begynder nu at røre mere paa sig. Wilmington har sluttet 6/8 Dampere pr. September til 21/3 à 22/6 Liverpool eller Bremen. Fra Golfen betalles paa Netto Charter 9/ til U. K. eller Kontinentet, 9/6 Danmark (een Havn) og blandt Afslutningerne for Tommerlast nævner vi 82/6 til 2 Middelhavspladser, 71/3 Liverpool & Southampton, 106/3 à 108/9 La Plata, 112/6 Bahia Blanca. For Kanadas Vedkommende var Miramichi Hovedaftagere, og der sluttedes for Deals fra denne Plads til 37/6 à 38/3 Basis en Lossehavn Englands Vestkyst. For Korn noteres 1/10½ fra »Northern range«, 2/3 à 2¼ fra Golfen til udsøgt Havn.

La Plata Markedet er faldet yderligere siden sidst, men selv til de elendige Rater, som betales nu, er der mere Skibsrum end Last. En Række Dampere har derfor maattet søge op til Nordamerika for Beskæftigelse. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er Raten lidt under 9/ O. C. for 4000/5000 Tons Baude (— 6 d. direkte Havn) og fra Buenos Aires betalles 7¼, ingen Reduktion. Til Danmark akcepterede en 3500 Tons Baad 9/ Basis én Lossehavn. Kulfragterne ud fra Wales er højere.

Østersoen er omtrent uforandret, og havde det ikke været for Strejken i Sverrig, vilde Raterne uden Tvivl være steget, men forhaabentlig kommer Bedringen saa meget stærkere, naar normale Arbejdsforhold atter indtræder. Petersborg er uforandret for Korn, nemlig 1/1½ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen, Hamburg. For Pulpwood kan faas Mk. 22 pr. Favn Rotterdam og for skaaret Last 23/ pr. Std. D/B. 24/6 maks. ¼ Boards. Riga noterer 20/ D/B. til Østkyst Kullhavn, 24/6 Sharpness, III. 11½ à 12 Holland, Frcs. 27 Antwerpen, 29 Rouen, 35 Rochefort. Libau og Windau har kun lidt at byde paa. Fra Botten sluttedes bl. a. 22/ D/B. B. Kemi og Uleåborg/Grimby (750), 26/ Frederikshavn og Trängsund/Kings Lynn (570), 23/6 Wiborg (2 Pl.)/Yarmouth (650), 26/ Fvn. Kortprops Østkyst Kullhavn (1200/1400 Fvn.).

Kulfragterne fra Østkysten er nu omtrent som følger: 3/3 à 3/7½ til Kronstadt (grundet paa den langsomme Ekspedition og Tørn), 3/9 Reval, 3/6 à 3/7½ Riga, 3/3 Swinemünde, 3/6 Königsberg eller Memel. Ad Middelhavet til betalles 7/ Tyne/Tunis (2100), 5/ Genua eller Savona, 4/10½ Alexandria, 4/9 Piræus eller Konstantinopel. Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi 4/3 Kjøbenhavn (2300), 4/3 Kronstadt, 5/1½ à 5/4½ Genua eller Savona 4/6 à 4/9 Smyrna eller Port Said, 8/3 Colombo, 5/6 Las Palmas eller Tenerife, 13/3 à 14/ River Plate.

Havarier og Forlis.

Ben Clunce, Dpsk. af Newcastle, kom d. 16. ds. paa Grund ved Landskrona, men kom ved Svitzers Assistance atter flot, efter at en Del af Lasten var lossat i Lægtene. Skibet er bragt hertil for Under-

søgelse. Skibet er bestemt til Lübeck med en Ladning Ertis fra Bilbao.

En svensk 3-mastet Skonnert, som laa til Ankers paa Limfjorden, har Natten til d. 17. ds. haft Ilden om Bord. Nogle Fiskere opdagede Ilden, gik om Bord og vækkede Besætningen, 4 Mand. Efter nogle Timers haardt Arbejde lykkedes det at blive Herre over Ilden. Kaptejnen fik sin ene Haand beskadiget. Skibet fik en Del ovenbords Skade.

Andreas, Galease af Nykjøbing, Mors, kom den 15. ds. paa Grund ved Aalbæk Molles Ladeplads. Besætningen samt Kaptejnen's Hustru og Born, blev reddet i stærkt forkommen Tilstand. Skibet er senere sunket. Galeasen var bygget i Stavanger i 1859 og maatte 33 Netto Reg. Tons.

Jutta, Lystvacht af Kiel, kom d. 13. ds. paa Rejse fra Vejle paa Grund ved Gilleleje. Skibet havde ved Hesselø brækket Gaflen og vilde søge Nodhavn i Gilleleje men blev af Søen slaaet ind paa Molehovedet og kastet paa Land. 2 Mand sprang over Bord for at svømme i Land men blev af det stærke Bolgeslag og Strømmen haaret tilso. Nogle Fiskere samt Strandvagten bemandede en Baad og stod ud for at redde de Borddrivende, hvilket ogsaa lykkedes.

Marinesløberen »Norden« af Kiel har d. 16. ds. bragt Skibet flot og ud paa dybere Vand.

Elna, Barkskih af Mariehamn, blev d. 16. ds. paa Rejsen fra Kalix til Hull med en Ladning Træ af Stormen drevet ned i Kjøge Bugt, efter at Skibet havde mistet sine Ankere; Skibet er af Svitzers bragt hertil for at blive forsynet med nye Ankere.

Engøy, 2-mastet Kutter af Thorshavn, Island, er d. 18. ds. totalt forlist paa Island.

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.

Eneste Specialitets-Værksted for
Cocos-Trosser i alle Dimensioner
Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab, Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 4/8. — Alexandra, Nielsen, afg. Algeiras 17/8. til Cascaes. — Algarve, Borries, ank. Havre 15/8. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 15/8. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Petersborg 18/8. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 15/8. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 12/8. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 18/8. — Aurora, Fischer, afg. Dunkerque 17/8. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. West Hartlepool 13/8. til Marseille. — Beira, Lange, afg. Alicante 16/8. til Cette. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 2/8. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Messina 17/8. til Gioja. — Christian IX, Holm, ank. Königsberg 16/8. — Dagmar, Bøgvad, ank. Petersborg 14/8. — Douro, Søberg, ank. Lissabon 18/8. — Esbjerg, Strufove, ank. hertil 19/8. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 17/8. til Boston. — Frederik, Thomsen, ank. London 17/8. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 17/8. — Georgios I, Sørensen, pass. Hanstholm 16/8. for Liban. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 17/8. — Hengest, Munch, ank. Grimsby 12/8. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 17/8. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Malaga 18/8. til Genua. — Jolantha, Simonsen, pass. Holtenau 17/8. for Antwerpen. — Kasn, Hansen, ank. London 18/8. — Kentucky, Andersen, ank. Cardiff 13/8. — Kiev, Jørgensen, afg. Dunkerque 14/8. til Dunston. — Kursk, Gommosen, afg. herfra 16/8. tilDunkerque. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 16/8. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 11/8. — Louise, Kruse, ank. hertil 16/8. — Louisiana, Ørsted, pass. Butt of Lewis 18/8. for Kjøbenhavn. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Galata 18/8. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 16/8. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. Petersborg 16/8. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Antwerpen 18/8. — O. B. Sühr, Frisenette, ank. hertil 18/8. — Omsk, Harder, afg. Libau 14/8. til Hull. — Oscar II, Hennel, ank. New York 9/8. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Kristiania 7/8. til New York. — Perm, Christensen, afg. London 14/8. til Libau. — Pregel, Iversen, ank. Libau 15/8. — Riberhuus, Bønnelykke, afg. herfra 17/8. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Riga 16/8. — Saxo, Larsen, oplagt. — Seine, Dumpt, afg. Petersborg 16/8. til Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 6/8. til Buenos Aires. — Tiber, Beck, ank. Petersborg 14/8. — Tyr, Thanning, afg. herfra 17/8. til Windau. — United States, Wulff, afg. Kristianssand 14/8. til New York.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab, Russ, Petersen, afg. Gulport 4/8. til River Plate. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Troon 14/8. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Troon 7/8. til Miramichi. — Wladimir

Reitz, Olsen, ank. Petersborg 13./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 12./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Grangemouth 14./8. til Kronstadt. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Dunkerque 13./8. til Riga. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Ayr 16./8. til Llanely. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kronstadt 18./8. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 14./8. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Papenburg 7./8. — Newa, Dahl, ank. Archangel 17./8.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Frederikshavn 15./8. — Gerda, Iversen, afg. Stolpmünde 16./8. til Petersborg. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 17./8. for Barrow. — Bodil, Uldall, pass. l'Quessant 16./8. for Huelva. — Dagmar, Mathiasen, pass. l'Quessant 15./8. for Hamburg. — Norma, Schiff, pass. Helsingør 17./8. for Cherbourg. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Wiborg 15./8. — Laura, Petersen, ank. Malaga 14./8. — Hebe, Gregersen, ank. Flensborg 16./8. — Inger, Larsen, ank. Gravelines 15./8. — Johanne, Thøgersen, pass. Gibraltar 16./8. for Grimsby.

Danmark. Ausgar, Madsen, ank. Königsberg 11./8. — J. N. Madvig, Hahn, ank. Kjøbenhavn 14./8. — Hamlet, Jørgensen, ank. Riga 16./8. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 9./8. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 3./8. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Kronstadt 6./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 11./8. til Ghent. — London, Bom, afg. Tyne 18./8. — Paris, Tholander, afg. Kjøbenhavn 17./8. til Riga. — Bryssel, Kaas, ank. Windau 14./8.

Mercur. Berlin, Andersen, ank. Riga 10./8. — Wien, Boeck Hansen, afg. Dordrecht 11./8. til Petersborg. — Roma, v. Thun, afg. Bremen 16./8. til Ghent.

Dannebrog. Amalionsborg, Petersen, ank. West Hartlepool 11./8. — Brattingsborg, Svendsen, ank. Rouen 14./8. — Flynderborg, Andersen, ank. Windau 6./8. — Fredensborg, Fischer, ank. Ghent 12./8. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Terneuzen 12./8. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Swinemünde 17./8. til Petersborg. — Kronborg, Jensen, ank. Huelva 15./8. — Rosenborg, Schultz, ank. Petersborg 12./8. — Skanderborg, Jensen, ank. Petersborg 13./8. — Stegelborg, Lund, afg. Set. Raphael 13./8. til Stettin. — Stjerneborg, Lund, ank. Petersborg 13./8. — Søborg, Hansen, ank. Torneå 18./8. — Uranienborg, Schmidt, ank. Memel 15./8.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Newcastle 17./8. til Kjøbenhavn. — Klampenborg, Winther, afg. Hull 13./8. til Petersborg. — Marselisborg, Larsen, afg. Hørborg 14./8. til Rouen. — Silkeborg, Pedersen, ank. Sunderland 16./8. — Skodsborg, Agerlin, ank. Nantes 4./8. — Tuborg, Schmidt, ank. Antwerpen 15./8. — Ulfborg, Jørgensen, afg. Riga 11./8. til Rotterdam. — Vordingborg, Palsbo, ank. Ghent 10./8.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Cardiff 18./8. til Nantes. — Dansborg, Sørensen, ank. Sunderland 4./8. — Jægersborg, Larsen, ank. Petersborg 10./8. — Kallundborg, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 16./8. til Ripola. — Taarnborg, Matzen, afg. Ghent 18./8. til Boness.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Petersborg 11./8. til Ghent.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Petersborg 15./8. til Calais.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Petersborg 8./8. til Nantes.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Petersborg 18./8. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Methil 14./8.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Rotterdam 17./8.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Petersborg 15./8.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Hartlepool 18./8. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Rostock 15./8. — Martha, Christensen, ank. Norre Sundby 16./8. — Elna, Ratje, afg. Omega 17./8. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 11./8. — Simone, Møller, ank. Grangemouth 13./8. — Jeanne, Løffler, afg. Methil 18./8. — Vera, Riso, ank. Riga 16./8. — Daisy, Lagesen, afg. Kotka 7./8.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. Quessant 15./8. for Malaga. — Alexy, Lorentzen, ank. Lübeck 17./8. — Dagny, Sørensen, afg. Horsens 18./8. til Kotka. — Mary, Clausen, pass. N. Ø. Kanalen 16./8. for St. Bricux.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Emden 10./8. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Singapore 17./8. til Hongkong. — Indien, Berg, afg. Shanghai 15./8. til Hankow. — Siam, Cortsen, afg. Penang 11./8. til Suez. — Samui, Licht, ank. Antwerpen 16./8. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Suez 4./8. til Colombo. — Randon, Thomsen, ank. Bangkok 4./8. — Pangaan, Knudsen, afg. Port Said 12./8. til London. — Cambodia, Christensen, afg. Newcastle 5./8. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 13./8. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 13./8. til St. Thomas.

Torm. Sara, Jensen, afg. Riga 15./8. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 18./8. — Agnete, Petersen, afg. Riga 16./8. — Hermia, Hansen, afg. Libau 17./8. — Alice, Schultz, afg. Tyne 18./8.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, pass. Kjøbenhavn 15./8. for nordg. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ghent 19./8. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Dunkerque 18./8. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kotka 17./8. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Ghent 16./8. — G. Koch, Jørgensen, afg. Blyth 17./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Wiborg 18./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Boness 15./8. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Velzen 18./8. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Kjøbenhavn 19./8. for nordg. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Himango 16./8. — Ajax, Brøsen, ank. Methil 16./8.

Era. Enighed, Jensen, ank. Halmstad 16./8. — Erindring, Nielsen, ank. Pillau 17./8.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Rotterdam 17./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Kronstadt 6./8. — Urania, Clausen, ank. Wiborg Distrikt 17./8. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 14./8. — England, Andersen, afg. London 17./8. — Holland, Poulsen, ank. Libau 17./8. — Rusland, Madsen, afg. Riga 16./8. — Europa, Hansen, ank. London 16./8. — Frankrig, Friis, ank. Liverpool 13./8. — Tyskland, Danstrup, afg. Kotka 16./8.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Methil 17./8. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 8./8. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 6./8. — Washington, Nielsen, afg. Elsfleth 16./8. til Tyne. — Nivingston, Svendsen, afg. Grangemouth 14./8. til Kjøbenhavn.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Wiborg 15./8. til Ghent. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Frederikshavn 15./8. — Rimfaxe, Faber, afg. Rotterdam 18./8. til Leith. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Kjøbenhavn 16./8. til Frederikshavn.

Frem. Austa, Bagger, afg. Riga 17./8. til Ghent. — Freja, Nielsen, afg. Hull 17./8. til Odense. — Vera, Thing, afg. Reval 11./8. til Dunkerque.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Kjøbenhavn 16./8. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Kotka 7./8. — Ove Gjedde, Jans, afg. Riga 17./8. til London.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Hungerburg 16./8. til Ghent. — Allan, Nielsen, ank. Boness 17./8.

Esbjerg. Inga, Storm, ank. Battle-Harbour (Labrador) 12./8. — Etna, Pedersen, afg. Esbjerg 15./8. til Bremen.

Sejlskibe.

Svendborg. Althea, Skovgaard, ank. Lübeck 12./8. — Valkyrien, Hansen, ank. San Sebastian 11./8. — Ester, Petersen, ank. Kallundborg 11./8. — Martin Nisson, Petersen, ank. Ransgate 14./8. — Cornwall, Petersen, ank. Norrköping 17./8. — Freir, Brandt, ank. Danzig 14./8. — Palleesen, Jensen, ank. Hernösand 14./8. — Ignatz Breum, Lund, ank. Treport 14./8. — Fredes Munde, Nielsen, ank. Hull 12./8. — Capella, Hansen, ank. Hobro 12./8. — Ariel, Rasmussen, ank. Pembroke 13./8. — Pampa, Jensen, ank. Danzig 14./8. — Skjold, Larsen, ank. Grønsund 12./8. — Valborg, Rasmussen, ank. Sundsvall 13./8. — Guldborg, Jørgensen, ank. Allinge 15./8. — Kamma, Fisker, ank. Kotka 16./8. — Apollo, Nielsen, ank. San Sebastian 15./8. — Vesta, Poulsen, ank. Göteborg 16./8. — Zampa, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 16./8. — Leif, Andersen, ank. Sundsvall 16./8. — Haabet, Andreasen, ank. Kings Lynn 17./8. — Severino, Hansen, ank. Aarhus 16./8. — Hertha, Hansen, ank. Colchester 16./8. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Kjøbenhavns Red 16./8. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Kolberg 17./8. — Ruth, Fallentin, ank. Dröbak 17./8.

Era. Elise, Petersen, ank. Erikshale 15./8. p. R. t. Ronne. — Amalia, Nielsen, ank. Swinemünde 15./8. — J. Koføed, Andersen, ank. Faaborg 15./8. — Valborg, Johansen, ank. Ierardueux 14./8. — Freden, Christensen, ank. Göteborg 15./8. — Immanuel, Bager, ank. Nordmaling 16./8. — Ceres, Bager, ank. Jersey 16./8. — Kronen, Hermansen, ank. Scarborough 16./8. — Kirstine, Rasmussen, ank. Southalloa 16./8. — Aerial, Christensen, ank. Kragerø 16./8. — Apollo, Albertsen, ank. Kragerø 16./8. — Freya, Nielsen, ank. Stolpmünde 17./8. — Astræa, Svane, afg. St. John 14./8. til Dingle (Irland). — Veritas, Staugard, ank. Leithsfjorden 17./8. — Johanne, Stegmann, ank. Helsingør 17./8. — Kathinka, Olsen, ank. Kjøbenhavn 18./8. — S. L. Veber, Hansen, ank. Kjøbenhavn 18./8. — Amor, Rasmussen, ank. Frederiksstad 18./8. — Hydra, Christensen, ank. St. Johns 17./8. — Castor, Albertsen, ank. Mariager 17./8.

INDHOLD:

Højesteretsløm. — Kjøbenhavn, d. 20. August 1909. — Af Nordisk Skibsfederforenings Cirkulære. — Frøgtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

sten, fra Sneo Fyr i N. 33° V., og fra Ruinerne paa Øen Smrdulja i S. 46° V. Fyret skjules af Land fra S. 58° V. gennem V. til N. 12° V., og til Dels af Øen Smrdulja. 43° 19' N. Br. 16° 23' Ø. Lgd.

1893. Sunket Vrag. Scraglio Bank. Bosphorus. Tyrkiet. En Dampet er sunket paa Scraglio Bank, fra Scraglio Point Fyr i S. 1° Ø., 4 Kbl, og fra Fyret paa Haidar Pascha Bolgebyrder i N. 84° V. Master, Skorsten og noget af Overbygningen er over Vandet. 40° 59' N. Br. 28° 59' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst

1894. Lodsfortøj sunket. Bombay. Forindien. Et Lodsfortøj er sunket uden for Bombay. 3° Sm S. 52° V. fra Fyrskibet. 18° 47' N. Br. 72° 44' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1895. Rev fundet. Kiloengbaai. Sumatra S.-Kyst. Et Rev. c. 100 m i Udstrækning, der falder bort mellem NO.-Punten af Øen Kiloeng og Kg. Kiloeng, i 11 à 13 m Vand. 3° 47' S. Br. 105° 6' Ø. Lgd.

1896. Grund fundet. Straat Mandanau. Billiton V.-Kyst. En 5-m Grund er fundet i Straat Mandanau, 800 m N. fra den sorte Tønde med afkortet Kegle ved Revet V. for Batoe Tockoe. 2° 45' S. Br. 107° 30' Ø. Lgd.

1897. Fyr midlertidig forandret. Steep Island. Yang Tse Kiang. China. Steep Island Fyr er slukket og et midlertidigt Fyr tændt. Det viser hvidt Lys med En-Formarkelser hver 20 Sek., Lys 15 Sek., Mørke 5 Sek., og er anbragt paa Fyrtaarnets Ø.-Side. Flammens Højde: 73 m. Synsvinden: 22 Sm. Det skjules af Fyrtaarnet fra S. 60° V. gennem V. til N. 67° V. og af de omliggende Øer omtrent i samme Retning som det permanente Fyr. 30° 12' N. Br. 129° 35' Ø. Lgd.

1898. Fyr forandret. Øen Arkona. Kiantsehon Bucht. Paa Øen Arkona er de to midlertidige, grønne Lanterne slukket, og to grønne Fyr lodret for hinanden tændt paa en grøn Banke paa Taarnet. Flammens Højde: 31 og 28 m. Synsvinden: 4 Sm. 36° 3' 12" N. Br. 120° 18' 49" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1446. Kjøbenhavn 1908.)

1899. Fyr slukket. Forandring i Afmærkning. Dairen (Dalny). Kwang Tung. De to røde Fyr paa Ø.-Enden af Bolgebyrderen ved Dalny er slukket. 38° 56' N. Br. 121° 40' Ø. Lgd. Den røde Spidsstønde ved Bolgebyrderens Ø.-Ende er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4 Sek. Den sorte Spidsstønde ved Bolgebyrderens V.-Ende er ombyttet med en sort, cylindrisk Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 4 Sek.

1900. Vrag forsvundet. Wei Hai Wei. Vraget, som lå 6¼ Kbl S. 8° V. fra Yderenden af Jernpieren i Wei Hai Wei Havn er forsvundet, og Tønden, som afmærkede Vraget, er inddraget. 37° 29' N. Br. 122° 10' Ø. Lgd.

1901. Vrag borttaget. Wada Misaki V. Izumi Nada. Naikai. Japan. Vraget af det i Izumi Nada sunkne Sejlskib er borttaget. 34° 38' N. Br. 135° 8' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1902. Karantænebestemmelser. Frankrig. — Skibe, kommande fra russiske og finske Havne i Østersøen og Det Hvide Hav, kan nu faa Præctica og blive desinficeret i Chalais og Boulgogne uden først at anløbe Dunkerque, dog kun for saa vidt ingen Syge findes ombord og intet Dødsfald er indtruffet paa Rejsen.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1865. Sten rapporteret. Silde-Røn NV. Læsø S. Kattegat. En Sten med 1½ m Vand er rapporteret at ligge c. 1 Sm NV. for Silde-Røn. 57° 8' N. Br. 11° 1' Ø. Lgd.

Stedet vil blive nærmere undersøgt. (Kort Nr. 186, 187 og 211.)

1866. Stenpulle fundet. Kraages-Øre-Boer. Kyholm V. Kattegat. En Stenpulle med 4 m Vand er fundet i ca. 4½ m Vand, ¾ Kbl NV. for den røde Støge med 1 Kost paa Yder-Kraages-Øre-Bo. 55° 56' N. Br. 10° 39' Ø. Lgd. (Kort Nr. 227.)

1867. Fyr tændt. Ulvshale-Løb Ø.-lige Indløb, Østersøen. Ved det Ø.-lige Indløb til Ulvshale-Løb er tændt to Fyr, der holdt overet leder over Revlen ved Indløbet. Det Ø.-lige Fyr er et grønt, fast Fyr, der vises fra en Pæl paa Aggholms Sand paa Indløbets N.-Side. Flammens Højde: 2,5 m. Belliggenhed: 55° 3' N. Br. 12° 17' Ø. Lgd. Det V.-lige Fyr er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Pæl paa Regeneas-Sand, paa Løbets S.-Side, 660 m V. t. S. fra det grønne Fyr. Flammens Højde: 3,5 m.

Fyrene, der passes af den stedlige Fiskerhøjskole, kan kun benyttes af lokalt kendte og med Forholdene sterlig fortrolige Folk. Brandtiden er ubestemt. (Kort Nr. 112, 139 og 157. Ibske Lods. Side 554. Fyr-Fort. Nr. 483 A.)

1868. Vrag borttaget. Vene-Grunde S. Smaalands-Farvandet. Skommerten, som var sunket c. 1 Sm S. for Vene-Grunde, er borttaget. Lybden paa Stedet er forandret som i Søkortet angivet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 925. Kjøbenhavn 1909.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1868. Baake atter opført. Ruden, Tyskland. NO.-Bakken paa Øen Ruden er atter opført. 54° 12' N. Br. 13° 46' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1524. Kjøbenhavn 1909.)

1870. Baaker til den maalte Mil flyttet. Heringsdorf. Ved Heringsdorf er Baakerne til den maalte Mil flyttet og staa nu saaledes: A paa 54° 0' 14" N. Br.

*) Reduktionsstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt fans, sønløge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til *Dansk Søfartstidendes Kontor*. Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

14° 6' 37" Ø. Lgd. B paa 53° 59' 54" N. Br. 14° 5' 31" Ø. Lgd. C paa 54° 0' 40" N. Br. 14° 4' 26" Ø. Lgd. D paa 54° 0' 54" N. Br. 14° 2' 47" Ø. Lgd. E paa 54° 1' 37" N. Br. 14° 3' 37" Ø. Lgd. F paa 54° 1' 31" N. Br. 14° 3' 26" Ø. Lgd.

III. Nordsean, Nordhavet og Hvide Hav.

1871. Fyrskibet »Elbe I« atter udlagt. Elbon, Tyskland. Fyrskibet »Elbe I« er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1455. Kjøbenhavn 1909.)

1872. Tønder inddraget. Norderrhinde, Weser. De tre til Forsøg paa Norderrhinde udlagte Tønder er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 342 og 1067. Kjøbenhavn 1909.)

1873. Fyrskibet »Bremen« atter udlagt. Weser. Fyrskibet »Bremen« er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1456. Kjøbenhavn 1909.)

1874. Tønder og Fyrskib flyttet. Anussen Jade. Paa Grund af Farvandsløbs Forandring ved Miseners Sand er følgende Sømærker flyttet sandtes: Den røde Spir-tønde A/B i 12 m Vand. 53° 49' 59" N. Br. 8° 0' 42" Ø. Lgd. Den røde Lys-tønde A/C i 12 m Vand. 53° 49' 49" N. Br. 8° 2' 13" Ø. Lgd. Den røde Spir-tønde A/D i 16, m Vand. 53° 49' 21" N. Br. 8° 3' 33" Ø. Lgd. Fyrskibet »Miseners Sand« i 12 m Vand. 53° 49' 11" N. Br. 8° 4' 56" Ø. Lgd. Kursen fra Fyrskibet »Anussen Jade« til Fyrskibet »Miseners Sand« er nu S. 65° Ø, 5,1 Sm.

1875. Fyrskibet »Haaks« inddrages midlertidig. Holland. Den 25de August 1909 eller en af de nærmest følgende Dage er Fyrskibet »Haaks« inddraget fra Solopgang til Solnedgang.

1876. Dybde. Ljmoinden. Ved Ljmoinden er den mindste Dybde uden for og i Havneindgangen 9,8 m.

1877. Sømærker. Schokland V. Zuttersees. V. for Schokland staar 3 hvide Stager med sort, afkortet Kægle, den N-ligste paa 52° 38' 46" N. Br. 5° 46' 23" Ø. Lgd., den S-ligste paa 52° 38' 14" N. Br. 5° 46' 17" Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1878. Taegesignal forandret. Boulogne. Frankrig. De to Sirener paa Boulogne SV-Mole er ombyttet med en Taegesignal, der hver 30 Sek. giver Tre-Stød, Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 15 Sek. 50° 43' 56" N. Br. 1° 35' 11" Ø. Lgd.

1879. Grund. Swanage Bay. England S-Kyst. En 8,8 m Grund ligger 9 Kbl N. 34° Ø. fra Swanage Western Pier Fyr, og i S. 72° Ø. fra Whitecliff Farm. 50° 37' 2" N. Br. 1° 36' V. Lgd. Herfra strækker Grunden sig 1 1/4 Kbl N. efter.

1880. Fortøjer inddraget. Portland Harbour. England. I Portland Harbour er de 6 Fortøjer til Torpedojagere, c. 2 1/2 Kbl N. for (astleton Pier, inddraget. 50° 34' 2" N. Br. 2° 26' 2" V. Lgd.

1881. Tønder udlagt. Great Burbo Bank. River Mersey. Ved N-Siden af Great Burbo Bank er udlagt tre hvide Spidsløbender B 1, B 2 og B 3. De ligger fra Victoria Beach Banke i S. 61° V., 2,1 Sm, i S. 54° V., 3,1 Sm og i S. 44° V., 3,3 Sm.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1882. Fyr forstærket. Pointe du Millier. Baie de Douarnenez. Frankrig. Pointe du Millier Fyr er forstærket. Lysvejen er 15 Sm for det hvide, 11 1/2 Sm for det røde Lys. I øvrigt uforandret. 48° 5' 57" N. Br. 4° 28' 0" V. Lgd.

1883. Fyrs Lysvinkel. Senocozulna. Pasaies. Spanien. Den hvide Vinkel i Senocozulna Fyrs Lys er over 2 1/2°, fra N. 23° V. til N. 25 1/2° V. 43° 19' 54" N. Br. 1° 35' 40" Ø. Lgd.

1884. Grund fundet. Cape Manuel Ø. Gøræ Red. Afrika. En 7,3 m Grund er fundet Ø. for Cape Manuel, 5 Kbl N. 77° Ø. fra Pynten, og fra Fyret paa Dakar Jøtt i S. 90° V. 14° 39' 2" N. Br. 17° 23' 2" V. Lgd. Sandsynthetis er denue Grund identisk med en tidligere anmeldt.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

1885. Enstølegræs-Station oprettet. Willemstad. Caracas. En Ginstøle-græs-Station er oprettet i Willemstad. Den er aaben paa Hverdage fra Kl. 5 Fin. til Kl. 7 Fin., og om Natten Kl. 12, paa Søn- og Helligdage fra Kl. 5—6 Fin., om Middagen Kl. 12 og fra Kl. 6—7 Fin., samt Kl. 12 Nat., alt lokal Tid. Kaldeløbsnavnet er C.R.C. Bølgefrangte: 400 m. Virkningsradius: 270 Sm. 12° 6' N. Br. 68° 56' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1886. Fyr slukket. Frechas Island. Amazon. Brasilien. Da Frechas Island næsten er skyllet bort, er det hvide, faste Fyr slukket. 0° 3' S. Br. 48° 56' V. Lgd.

1887. Forandring i Belysning. Montevideo. Rio de la Plata. Uruguay. Det røde, faste Fyr paa S-Siden af V.-Bølgebryderen ved Montevideo Havn er forandret til et grønt Fyr med Formørkelser og flyttet til Bølgebryderens Yderende, c. 1/2 Kbl uden for det tidligere Fyr.

Det grønne, faste Fyr paa Ø.-Bølgebryderens Yderende er forandret til et rødt Fyr med Formørkelser.

Det røde, faste Fyr paa N-Siden af Indløbet til den indre Havn er forandret til et grønt, fast Fyr.

Det grønne, faste Fyr paa S-Siden af Indløbet til den indre Havn er forandret til et rødt, fast Fyr.

Havneindløbet: 34° 55' S. Br. 56° 13' 2" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1888. Fyr tændt. Palamos. Spanien. Paa N-Hjørnet af Handelsmoln ved Puerto de Palamos er tændt et grønt, fast Fyr, lignende det, der brenner paa S-Hjørnet af samme Mole. For indgangen i Havnen skal man holde alle grønne Fyr om Skjoldet for at gaa fri af Aholdeerne ved Havnen. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1250. Kjøbenhavn 1908.)

1889. Lystende udlagt. Licosa. Italien V.-Kyst. En Lystende, der viser rødt, fast Lys, er i 6 m Vand udlagt V. for Grunden Licosa, 2500 m N. 82 1/2° V. fra Ovelisken paa Øen Licosa.

1890. Fyr slukket. Triest. Østerrig-Ungarn. I Triest Havn er de tre faste Fyr, hvidt, grønt, hvidt, paa Sanita Mole's Yderende, slukket. Molen belyses nu af fem Buelamper paa hver Side.

1891. Midlertidigt Fyr tændes. Pericolosa. Quarnero. Paa Pericolosa opføres et Fyrtaarn. Paa Fundamentet lægges et hvidt Lysfyrt. Samtidig inddrages Tønden ved Grunden. 44° 44' N. Br. 13° 54' Ø. Lgd.

1892. Fyr tændt. Pynt Livka. Øen Solta. Paa Pynt Livka er tændt et hvidt Fyr med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 3 Sek. Flammens Højde: 11 m. Synsviddet: 10 Sm. Rød, 10 m høj Fyrbanke, som staar ved Ky-

245

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anmeldet; †: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.

Holland:

N Zeemandsgids voor den Oost-Indischen Archipel. Deel II. Anvullingsblad Nr. 1.

England:

R 1185 River Thames, Sea Reach. 3 sh.
 R 3718 Scotland, W., Sound of Mull, Western portion. 3 sh.
 R 1364 Africa, W., Cape Mesurado to Baffu Bay. Plan of Cestos Bay deleted, and new rocks and shoals from Cestos Bay to Baffu Bay. 3 sh.
 R 1849 Africa, S., Simons Bay. Harbour works and amendments to town. 3 sh.
 R 3736 Africa, W., plans in Liberia, Cestos Bay. 3 sh.
 R 400 India, W., Junjira Harbour, Rujpuri River. 2 sh.
 R 1982 e S. America, Rio de la Plata, sketch of the River Parana, Boen de Guazu to Corrientes; Parts XII., XIII., XIV., XV., XVI., XVII., XVIII., from Caalayti Sand to Corrientes. 2½ sh.
 R 2444 S. America, Rio de la Plata, sketch of the River Paraguay, Corrientes to Asuncion. Parts I., II., III., IV., Corrientes to Villafranca. 3 sh.
 R 2445 S. America, Rio de la Plata, sketch of the River Paraguay, Corrientes to Asuncion, Parts V., VI., VII., VIII., IX., Villafranca to Asuncion. 3 sh.

Forenede Stater i Nord-Amerika:
 N 1358 North America. — Canada: Saint Lawrence River, Champlain to St. Emele. (12th edition).
 † 1358 Samme Kort. (11th edition).

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Aug. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	90 1/2	90 1/2	90 3/4
Danmark		50	57
Norden		84 1/2	85
Kjøbenhavn		21 1/4	22 1/2
Carl		73 3/4	74 1/2
Dannebrog		78 1/2	80
Skjold		45 3/4	51
Urania		—	—
Union		20	25
Dampsk. af 1896		78	79
Højmdal		—	—
Østasiatiske	184 — 1/4	184	184 1/4
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm		75	77
Torm		43	60
Jnga		17 1/2	34
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	42 1/4 — 1/2	42 1/4	42 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.		96	97
3 1/2 % Husejer Kreditk.		88	88 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		90 1/4	91 1/4
4 % — — — 2. Serie.		96	97
4 % — — — 1.		97	97 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.		90 1/4	91 1/4
4 % — — —		95 1/4	96
3 1/2 % Landkreditk.		92 1/4	93 1/4
4 % Østift. Kreditf.		96	96 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	157 —	156 1/2	156 3/4
Privatbank	107 1/4	— 3/4	107 3/4
Landmandsbank			132 1/2
Handelsbank			136 1/4
Grundejerbank			44 1/4
Burm. & Wain	91 —	1/4	91 1/4
Helsingørs Jærnsk.	93 3/4	— 94	93 3/4
Sukkeriabr.	275 —	1/4	274 3/4
Bryggeri Aktier	155		154 3/4

Væxelkurs d. 18. August 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.50
London	18.17	18.14
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.50	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. August 1909.

Russiske Noter	216.45
4 % Russiske Consols	89.50
3 1/2 % — Boden Kredit	83.60
5 % Mexikanske 1890	102.25
5 % Rumænske Stats	102.00
4 % — — 1890	95.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampsk. 32,000, „Norden“ 6,000, „København“ 4,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 4,000, „Union“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 8,000, „Højmdal“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 228,000, „Østasiatisk“ 100,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Hørrekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

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 Oey, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kurevinding (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.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYH.R.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderoller.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiløsringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:

Copenhure

Telefon-Nr.

42

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4689.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4689.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 64.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 24. August 1909.

16. 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:
 Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Friløber Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
 og
Narva (Hungerburg)
 (Rusland)
 Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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“.

Skibshypothekbanken
 Filial af hollandsk Bank i København Chr. IX's Gade 5
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe. Telef. 9052

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.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

Julius F. Schierbeck

 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovierforretning
 Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

Flensborgs
Skibbygning Selskab
 udfører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Lobet af 50 Minutter.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.

 med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjobmagergade 13.

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“

Rahtjens originale Composition
 Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Skibshypothekbanker **Prioritetslaan i Skibe**
 Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 paa favorable Vilkaar

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

V. Larsen. Fedevarerforretning. Griffenfeldtsgade 45. Telf. H 1834.

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.: „BARKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

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.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Skib til Salg.

Skonnertbrig „Berthel“,
drægtig 166¹³/₁₀₀ Netto Reg-
Tons, laster c. 95 Standere og
600 Tons Kul, liggende i
Svendborg, er til Salg. Skibet
er stærkt og godt samt vel
udrustet.

Handel afsluttes med Sag-
fører Valdemar Andersen i
Odense, og Skibet paavises
af Sagfører Chr. Poulsen i
Svendborg.

En Dæksbaad

med Køjerum ønskes til Købs.
H. L. Madsen,
Sandstrædet, Næstved.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“.
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksberg Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensens“.
Telefon 7262.

Skibsmæglerkontor eller

Dampskibsekspedition.

Et ungt Menneske, med 8¹/₂
Aars Uddannelse paa et Skibs-
mæglerkontor og Dampskibs-
ekspedition i Provinsen, søger
Plads snarest paa et lignende
Kontor, helst i Udlandet. Har
Præliminæreksamen, gode
Sprogkundskaber (Tysk og
Engelsk). Øvet Korrespon-
dent. Godt Kendskab til Sej-
lerbefragtnings Billet, mrk.:
„C. T. 350“, modtager „Dansk
Søfartstidende“.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124.

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

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørages.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugslinger og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Palle Sørensens Eftf.

Uhr-, Kronometer- og Instrumentmagar. — Sølvtorvet 4. Telefon Øbro 1516 y.
Butik, Lager samt Værksted for Reparationer af alle Arter fine Stue-, Lomme- og Søuhre.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 118/1908, afsagt den 12. Maj 1909. Rederiet for Dampskibet »Craigronald« af Edinburgh mod Handelsfirmaet Jacob & Co.

Lørdag den 22. August f. A. Kl. c. 9 Formiddag ankom det engelske Dampskib »Craigronald« fra Novorossisk via Svendborg til Kjøbenhavns Frihavn, hvor det Kl. 10½ Formiddag s. D. begyndte at udlosse et Parti af ialt 1,290 Tons Solsikkekager til to herværende Ladningsmodtagere. I Forvejen havde Skibet i sin 1ste Lossehavn, Svendborg, lossat c. 1,500 Tons Solsikkekager og skulde efter Udløsningen i 2den Lossehavn, Kjøbenhavn, fortsætte Rejsen til Aarhus og dér udlosse Resten af Ladningen, der bestod af c. 1,100 Tons Jernbaneskiner. Skibet, der maaler 1,572 Netto Register Tons, skulde i Følge Konnossementet for den til Kjøbenhavn bestemte Del af Ladningen udlosses »per Danish Sea law«, og det samme maa antages at have været Tilfældet med den til Svendborg bestemte Del af Ladningen, hvorimod der med Hensyn til Aarhus-Lasten ikke synes at være truffen nogen tilsvarende Bestemmelse. Skibet, som var ankommen til Svendborg Lørdag den 15. August Kl. 2 Em., havde der lossat fra Mandag den 17. Kl. 6 Morgen til den 20. Kl. 5 Em., saa at Losningen altsaa havde medtaget næsten 4 Dage, uagtet der de tre af disse lossedes udenfor almindelig Arbejdstid, og Kagerne toges af det øverste Lag i de forskellige Lastrum.

I Kjøbenhavn begyndte Losningen som nævnt Lørdag den 22. Kl. 10½ Fm. fra en af Lugerne og fra de øvrige noget senere paa Formiddagen. Losningen foregik i Nordbassin, hvor Ladningen skulde oplægges, og besørgedes af Frihavnsselskabets Folk ved Hjælp af to Dampkraner i Land. Først Onsdag den 26. Kl. 11 Aften var Kagerne udlosset fra det sidste Lastrum.

Medens Skibet laa i Kjøbenhavn, førtes der mellem Parterne forskellige Forhandlinger, dels om Losningens Begyndelse om Lørdagen, dels om Losningsarbejdets Fortsættelse ud over den almindelige Arbejdstid. Fra Skibets Side er det gjort gældende, at Parterne blev enige om, at Liggetiden overensstemmende med en Kutyme, som angives at have dannet sig i Frihavnen for de Skibes Vedkommende, der succesivt anløber forskellige Lossehavne, straks skulde begynde at løbe, idet Skibets Ankomst var anmeldt et Par Dage i Forvejen. Endvidere gøres det gældende, at en Repræsentant for Skibet om Mandagen den 24. meddelte Ladningsmodtagerne, at det ikke saa ud til, at Skibet kunde blive færdigt i rette Tid, men at man vilde indgaa paa at betragte Losningen som rettidig, saafremt det blev udlosset senest Onsdag Kl. 5 Em.; blev det udlosset mellem Kl. 5 og 7 Em., skulde der betales Skibet Lodspenge til Helsingør, og endte Losningen først efter Kl. 7 Em., skulde der beregnes Overliggedagspenge fra Onsdag Formiddag Kl. 10 eller 10½.

Da nu Skibet ikke naaede at blive færdigt før Onsdag Aften Kl. 11, og der saaledes efter Kaptajnens Formening var paaløbet Overliggedagspenge, lod han, da disse ikke paa Opfordring blev betalt, oplægge c. 15 Tons af Ladningen til Dækning af Skibets formentlige Krav.

Under nærværende Sag, der er anlagt mod den ene af de to Ladningsmodtagere i Kjøbenhavn, Handelsfirmaet Jacob & Co., — den anden Modtager er indgaaet paa at lade Udfaldet af denne Sag være afgørende ogsaa for ham — har Citanten paastaet sig tilkendt hos de Indstævnte Halvdelen af de i Kjøbenhavn paaløbne Overliggedagspenge. Citanten har oprindeligt paastaet disse beregnet efter 1½ Dag eller til Kr. 471.60 for Indstævntes Vedkommende, men under den mundtlige Procedure har han nedsat sit Krav derhen, at han kun forlanger Overliggedagspenge for 1 Dag. Indstævnte, der har anlagt Kontrasag mod Citanten til Betaling af forskellige

Beløb, paastaar sig i Hovedsagen frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Udfaldet af Hovedsagen maa efter det foreliggende bero paa, dels hvormange Liggedage der virkelig er paaløbet i Kjøbenhavn, dels hvormange der efter dansk Sølov retteligt maatte tilkomme Ladningsmodtagerne der.

Som Sagen foreligger kan Retten mod de Indstævntes bestemte Benægtelser ikke anse det for godtgjort, at der virkelig er truffet endelige Aftaler af det ovenangivne Indhold. Retten maa ved Sagens Bedømmelse ganske bortse fra de skete Forhandlinger, der dels er sket pr. Telefon, dels mundtlig, og hvis Resultat paa de afgørende Punkter synes at være opfattet paa forskellig Maade af de Forhandlende. I Mangel af anden Aftale maa i nærværende Tilfælde Liggedagene i Følge Sølovens § 118 regnes som værende begyndt at løbe Mandag Morgen den 24., uden Hensyn til mulige Kutymers i Frihavnen. Kaptajnen kunde vel have stillet den Betingelse for at paabegynde Losningen om Lørdagen, at denne Dag medregnedes til Liggedagene, men da det som anført ikke kan betragtes som bevist, at han har gjort det, maa Følgen heraf blive, at han ikke vil kunne forlange Lørdagen medregnet til Liggedagene. Den Omstændighed alene, at Losningen er paabegyndt inden Liggedagens Begyndelse, kan efter Rettens Mening ikke medføre, at Liggedagene beregnes fra et tidligere Tidspunkt. Kaptajnen kunde ogsaa have nægtet at losse fra Skibet om Onsdagen udover almindelig Arbejdstid, eller, hvis han indgik derpaa, have forlangt Godtgørelse derfor. Men det er som ovenfor nævnt heller ikke godtgjort, at han har stillet noget saadant Krav udover en eventuel Betaling af Lodspenge, hvorfor der ikke i nærværende Tilfælde er bleven Brug. Retten maa herefter ved Sagens Afgørelse lægge den Betragtning til Grund, at Ladningsmodtagerne i Kjøbenhavn har brugt 3 Liggedage (fra Mandag Morgen til Onsdag Aften).

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvor mange Liggedage Ladningsmodtageren i Kjøbenhavn har haft Krav paa, maa det først bemærkes, at den danske Sølov (§ 119) kun indeholder Bestemmelser om, hvormange Liggedage der tilkommer Skibet som Helhed, medens Loven i Tilfælde, hvor Skibet udlosser til forskellige Modtagere og i forskellige Havne, ikke indeholder Regler om Fordelingen.

Det er nu ikke oplyst, hvor lang Tid der er medgaaet til Losningen i Aarhus, og det kan saaledes end ikke betragtes som godtgjort, at Skibets samlede Liggetid i de tre Lossehavne, rigtigt beregnet, har overstegit de 9 Liggedage, der efter Sølovens § 119 under Hensyn til Skibets samlede Register-Tonnage maatte tilkomme samtlige Ladningsmodtagere.

Med Hensyn til Fordelingen har Citanten gjort gældende, at de 9 Lossedage maatte fordeles efter den opgivne Vægt af de forskellige Ladninger, og deraf udledet, at der maatte tilkomme Ladningsmodtagerne i Svendborg, Kjøbenhavn og Aarhus henholdsvis 3½, 3 og 2½ Lossedage. Indstævnte har herimod blandt andet indvendt, at der ved en eventuel Fordeling ogsaa maatte lægges andre Hensyn, saasom til Godssets forskellige Rumfang og Beliggenhed i Skibet m. v., ligesom han overhovedet har betvivlet, at Sølovens § 119 skulde kunne være anvendelig i et Tilfælde som det foreliggende.

I den sidste Betragtning kan der ikke gives ham Medhold, men hans øvrige Kritik af den af Citanten opstillede Fordeling af Liggedagene kan ikke betragtes som ubeføjet. Retten finder det dog ufornødent at komme nærmere ind herpaa, da det efter det foreliggende i hvert Fald kan betragtes som givet, at det Antal Liggedage, hvorpaa Ladningsmodtagerne i Kjøbenhavn havde Krav, ikke

har været mindre end de 3, der efter Citantens egen Beregning tilkommer dem. Da der herefter ikke kan blive Spørgsmaal om, at Overliggedagene er paaløbet i Kjøbenhavn, vil Indstævnte være at frifinde under Hovedsagen.

Under den af Indstævnte anlagte Kontrasag paastaar denne Citanten tilpligtet at betale dets Kr. 123.01, som Indstævnte for sit Vedkommende har betalt i Anledning af det af Ladningsmodtagerne ved Skibets Losning udførte Overarbejde, dets et Beløb af Kr. 905.13, som det indstævnte Firma har betalt for et i Stedet for Indstævntes Part af de oplagte 15 Tons Solsikkekager indkøbt tilsvarende Parti, og endelig et Beløb af Kr. 53.36 for Skibets formentlig uberettigede Disposition over Indstævntes Part af c. 2,000 Pd. Kager og Kagestumper, som efter Skibets Udlosning i Aarhus fandtes spredt i dette og derfor blev udlosset til Afladernes Repræsentant, der har bortsolgt denne Rest for Afladernes Regning. Det er imidlertid klart, at Ladningsmodtagerne i Mangel af anden Aftale — og en saadan er ikke bevist — selv maa bære de af dem anvendte Ekstraudgifter til Skibets Losning udover almindelig Arbejdstid. Kontraktanterne findes heller ikke at have Føje til at fordre den af dem erlagte Købesum for det i Stedet for det oplagte Kvantum indkøbte Parti refunderet, men kun paa overensstemmende med deres subsidiære Paastand at faa udleveret deres Halvdel af de af Skibet oplagte 15 Tons Solsikkekager fri for Udgifter og Pakhusleje. Under nærværende Sag vil der ikke kunne blive Spørgsmaal om at tilkende Ladningsmodtagerne nogen Erstatning for mulig Forringelse som Følge af Oplægningen, da der intet nærmere foreligger oplyst herom under Sagen.

Derimod findes Rederiet at maatte være pligtigt til at refundere Ladningsmodtagerne det ved Salget af det i Aarhus opsamlede ringe Restparti Kager og Smuldr indkomne Beløb. Citanten har vel gjort gældende, at Ladningsmodtagerne i Kjøbenhavn kun har betalt efter udlosset Vægt og derfor ikke har noget Krav paa Smuldet eller det derved i Aarhus indvundne Beløb, der er kommen Afladeren til gode. Indstævnte har imidlertid ikke villet indrømme Rigtigheden af disse Anbringender, og Rederiet, som uden særlig Hjemmel er uberettiget til at udlevere nogen Del af Ladningen til Afladerne eller deres Repræsentanter, maa derfor være pligtigt at godtgøre Indstævnte det paagældende Beløb Kr. 53.36 med Renter til Betaling sker.

Sagernes Omkostninger findes at burde hæves.

Kjøbenhavn, d. 24. August 1909.

En Skibsfører skriver til os fra New York:

Mens Græsset gror, døer Horsemor! —

Jeg læste en Gang, men det er længe siden, at nu skulde Søfolk have Lov at stemme skriftlig. — siden har jeg hverken hørt eller set noget dertil.

Jeg er forvissat om, at fik Søfolk Stemmeret, vilde det bidrage ikke ubetydeligt til at styrke deres Moral, højne deres Dampelse, bevirke en forøget Interesse i hjemlige Anliggender og yderligere fostre deres Patriotisme.

Ogsaa Skjoldborg synes at være af samme Mening, jævnfør hans umulige Kronik i »Pol.« Febr. 1909. Min Hustru stemte i Fjor, stemte atter i Aar: jeg har en Følelse af, at siden Kvindens Valgret traadte i Kraft, har ogsaa hun begyndt at se mig over Hovedet!!

Siden jeg var 25 Aar har jeg betalt Skat — og ogsaa lejlighedsvis gjort Forsøg paa at knibe ud, men mit Haab i den Retning er stedse kuldkastet. Allid viste Skattekollektorerne sig mig overlegne, thi saa nøjagtig ved de deroppe, hvad ens Indtægt er, at Frelse er umulig.

Bønderne paa Rigsdagen syntes nok det lod sig gøre, at den søfarende Del af Befolkningen fik Lov at stemme. Hvad ventes der paa? Frygles der maaske for, at vi skal stemme Bønderne ud og selv tage Tøjlerne. Det har ingen Nød! Fortæl Bønderne paa Rigsdagen, at Søfolk stemmer skriftlig i Norge, at danske Søfolk ikke er mindre oplyste end deres Brødre deroppe! Sig det til Borgbjerg, lad ej heller vor egen Minister være uvidende. Raab det udover Gader og Stræder, — hvisk det ind i hver en lille Krog.

Sørg blot derfor alle I derhjemme, —

De maa hjælpe mig, Hr. Redaktør, —

At jeg som min Kone faar Lov at stemme.

Bare én eneste Gang, før jeg dør.

Trampskipper.

Passerede Vrag. D. F. D. S. meddeler:

Førerer af Dampskibet »Garonne«, Kaptajn C. Kromann, har d. 17. ds. paa 60° 11' N. Br. og 28° 16' Ø. Lgd. passeret Vragene af 2 mindre Sejskibe, liggende tæt ved hinanden, det ene med Bunden i Vejret og det andet med Dækket i Vandet og faldne Master. Efter at have sat en Baad i Vandet undersøgte Vragene, og da ingen Mennesker fandtes, fortsatte Dampskibet »Garonne« Rejsen. I Søen omkring Vragene drev en Del Brændelast. Vinden var vestlig med let Brise.

Panama Kanalen.

Der er nu forløbet fem Aar, siden Amerikanerne overtog Styrelsen af Kanalgebetet ved Panama, og amerikanske Ingeniører fik Ledelsen af Arbejderne ved Kanalen, skriver »Times Engineering Supplement«. Det Arbejde, som er blevet gjort i disse fem Aar, er betydeligt og danner et godt Grundlag for Bedømmelsen af Kanalens Fremtidsudsigter med Hensyn til dens Fuldendelse. En mere overfladisk lagtlager lægger først og fremmest Mærke til det Udgravningsarbejde, som er gjort. Dette er dog paa ingen Maade det rette Maal for Fremskridtene, men det er interessant og vigtigt og værd at lægge Mærke til nu. Hvis man betragter Resultatet af Udgravningerne for hvert af de fem første Aar, disse regnet fra 1. Maj til 30. April, saa faar man følgende Tal: 1 1905 648,911 Kubikyards, 1906 2,155,123 Kubikyards, 1907 6,715,554 Kubikyards, 1908 25,062,611 Kubikyards og 1909 38,542,650 Kubikyards. I alt i disse fem Aar 73,124,849 Kubikyards.

Med Hensyn til det første af disse fem Aar med dets ringe Udgravning maa det bemærkes, at i dette Aar blev der, praktisk set, kun udført forberedende Arbejder. I det Aar lededes Arbejderne af Mr. John F. Wallace som Overingeniør. Han satte næsten hele sin Energi ind paa sanitære Arbejder, saasom Vandforsyningen, Afløbsforhold, Brolægninger i Byerne Panama og Colon, Renselsen af Værksteder og Maskiner og paa at udføre Boringer for at finde gode Fundamenter for Dæmningerne. Ikke førend i November 1904 blev den første af de store Gravemaskiner, som siden har udført det meste af Udgravningsarbejdet, sat i Gang. I Maj 1904 var der kun beskæftiget 600 Arbejdere ved hele Kanalen, men Mr. Wallace forøgede hurtigt Styrken, organiserede en Stab af Ingeniører, og udførte en Gerning, som har været til uvurderlig Nytte for hans Efterfølgere. I Juni 1905 fratraadte Mr. Wallace Overledelsen af Foretagendet efter en Strid med Mr. Taft, der den Gang var Krigsminister.

De to følgende Aar lededes Arbejdet af Ingeniør John L. Stevens, og i det første af disse indtraf der et Udbrud af gul Feber, der omtrent standsede alt Ka-

nalarbejdet, da man maatte koncentrere alle Bestræbelser paa sanitære Foranstaltninger. Det fjerde og femte Aar har Ledelsen været overtaget af Oberst G o e l h a l s. Hvor betydeligt Udgravningen er fremmet i disse Aar, ses bedst ved at betænke, at Franskmændene brugte 23 Aar til at udgrave 81,548.000 Kubikyards ved Suez, medens Amerikanerne ved Panama i fem Aar har udgravet 73,124,849 Kubikyards. Man anslaaer den endnu manglende Udgravning til c. 101,542.000 Kubikyards. Med den Udgravning, der er præsteret sidste Aar, skulde Udgravningen altsaa kunne være fuldendt i Foraaret 1912. Dette betyder imidlertid ikke, at Kanalen vil være færdig til den Tid, da den ikke er en Niveau-Kanal, men en Kanal med høj Vandstand og det mest storslaaede System af Dæmninger og Sluser, som Verden hidtil har set. Det anslaaes, at Dæmningerne ved Gatun vil kræve c. 20,000,000 Kubikyards Opfyldning og c. 2,096.000 Kubikyards Murværk. Om disse uhyre Ingeniørarbejder kan fuldføres paa tre Aar er maaske tvivlsomt. Materialet til Opfyldningerne tages selvfølgelig fra Udgravningerne paa andre Steder.

Den oprindelige Plan gik ud paa at bygge en Niveau-Kanal; men i 1906 besluttedes det at opgive denne Plan, uagtet den netop havde været afgørende for at foretrække Panama Kanalen fremfor en Nicaragua Kanal, og man bestemte sig for en Sluse-Kanal. Planen for Kanalbygningen er nu følgende:

Kanalen begynder paa dybt Vand i Limon Bay ved det Carairiske Havs Kyst, hvor der dannes en »tide-water«-Kanal af 500 Fods Bredde og 6.76 Sm. Længde til Gatun. Ved Gatun begynder de allerede omtalte Dæmninger, mellem hvilke Sluvingen vil ske ved Hjælp af to Rækker Sluser, med tre Sluseporte i hver, mellem hvilke der er 1,000 Fods Længde, 110 Fods Bredde og 41.3 Fods Dybde paa Sluseportenes Tærskler. Disse Sluser fører op til en Sø, der er dannet af inddæmmet Vand fra Chagres Fløden, og hvis Overflade ligger 85 Fod over Havets Middelvandstand. Gennem denne Sø fører der en Kanal med en Bredde af fra 500 til 1,000 Fod, i en Længde af 23.59 Sm. til Bas Obispo, Indgangen til Cubebra Gennemskæringen. Herfra vil der gennem denne føre en Kanal med 300 Fods Bredde og 8.11 Sm Længde til Pedro Miguel, og med samme Overfladehøjde som Søens. Ved Pedro Miguel vil der blive en Dæmning med Dobbeltsluser, Side om Side, ved Hjælp af hvilke man stiger 30 Fod ned til en mindre Sø, hvis Overflade er 55 Fod over Havets Middelvandstand. Denne Sø, der kun er 0.97 Sm lang, vil blive gennemskaaet af en Kanal, der er 500 Fod bred til Miraflores, hvor der vil blive bygget en anden Dæmning med to Rækker af Sluser, med to Sluseporte i hver Række, hvorved Kanalen bringes ned i Niveau med Havet. Fra Miraflores fører derefter en Kanal af 500 Fods Bredde og 8.31 Sm Længde ud til dybt Vand i Bugten ved Panama. Kanalen vil med Undtagelse af Tærsklerne i Sluseportene intetsteds faa en Dybde af under 45 Fod.

Udover de £ 8,000,000, der udgjorde Købesummen til det franske Selskab, som først havde paabegyndt Bygningen af Kanalen, og de £ 2,000,000 Godtgørelse til Republikken Panama, har de samlede Udgifter ved de indtil 1. Februar 1909 udførte Arbejder udgjort £ 18,780,000.

I ingen Henseende er der gjort større Fremskridt end med Hensyn til de sanitære Forhold. I de tidligere Aar blev Landtangen anset for et rent Peststed, og i Begyndelsen, da Amerikanerne kom dertil, var Dødelighedsprocenten meget høj; men den dygtige Militærlæge Gorges, der slaar i Spidsen for et Sundheds-Departement, som Amerikanerne oprettede, har taget saa kraftige Foranstaltninger ved Hjælp af strenge Karantænebestemmelser, Forholdsregler mod Moskitoerne og Brug af Kinin, med saa heldigt et Resultat, at Stedet, der før var hjemstødt af gul Feber, Malaria, Byldepest, Kolera og Bornekopper, nu er forvandlet til et af de sundeste Arbejdssteder i Verden.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Mulkt for Benyttelse af Kaj i Antwerpen udover den tilladte Tid.

For en Del Aar tilbage udarbejdede Handelskammeret i Antwerpen en »Custom of the port«, hvilken lægges til Grund for Beregningen af den Tid, inden hvilken Skibene skal være udlosset eller tillastet. Havnebestyrelsen lægger ogsaa dette Dokument til Grund for Beregningen af den Tid, der er givet Skibene Adgang til at ligge ved Kajen. Benytter Skibene Kajen udover den saaledes fastsatte Tid, beregner Havnebestyrelsen en Mulkt af 10 cm pr. Ton Register efter belgisk Maal pr. Dag. Bortset fra, at Autoriteterne ved Parthadninger gaar ud fra en ganske urimelig Beregning, hvilket imidlertid ikke har Interesse i denne Forbindelse, er at bemærke, at Havnemyndighederne ikke tager noget som helst Hensyn til Vind eller Vejr, ej heller til de specielle Forhold, som bør tages i Betragtning for enkelte Varesorters Vedkommende. Saaledes regnes f. Eks. for Trælast efter en Arbejdstid om Vinteren til Kl. 6 Eftermiddag, hvilket er den almindelige Arbejdstid, hvorimod i Praksis Toldvæsenet ikke tillader Losning ved Lys eller Mørkets Frembrud. Som en Følge af denne noget besynderlige Ordning kan det meget let hændes, at et Skib ikke har noget Krav overfor Modtagerne for Liggedagspenge, sauntidig med, at det bliver idømt Mulkt for Benyttelse af Kajen udover den reglementmæssige Tid, saaledes som Havnemyndighederne fortolker det ovenfor nævnte Reglement.

For Aaret 1908 har Foreningen faaet sig forelagt en Række af Sager, hvor Rederne har klaget over, at de saaledes har maattet erlægge Mulkt, fordi de har benyttet Kajen nogle Dage længere, end det har været tilladt. Ekstraordinære Forhold af forskellig Art kan naturligvis paa mange Maader forsinke Lastningen og Losningen, og det er da rimeligt, at det bevirker adskillig Misstemning og Misnoje, om der af den Grund idømmes Rederne en Mulkt, fordi de har maattet overskride en knap tilmaalt Tid.

Havneautoriteterne har efter Forlydende anlagt Sag imod et Rederi, som nægtede at betale den idømte Mulkt, og har vundet Sagen, hvorved altsaa Domstolene har fastslaaet Rigtigheden af den Fortolkning og Praksis, som Havnebestyrelsen hidtil har fulgt med Hensyn til dette Spørgsmaal. Imidlertid har der været ført Forhandlinger mellem Havnemyndighederne og »La Fédération Maritime«, som har ført til det Resultat, at Havnebestyrelsen har erklæret sig villig til for Fremtiden at tilpasse Beregningen af den Tid, som Skibene har Adgang til at ligge ved Kajen eller den samme Tid, som der er indrømmet Afskiberne eller Modtagerne til at ekspedere Skibene. Dette synes at være en rimelig Ordning, som forhaabentlig vil forebygge flere af denne Slags Sager i Fremtiden, og med Hensyn til de indbragte Sager er det ved gensidig Overenskomst blevet ordnet saaledes, at Rederne betaler eller faar tilbagebetalt 50 pCt. af de idømte Mulfter.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet ganske elendigt og endnu tommere end meddelt i sidste Indberetning, saa at det er vanskeligt at placere den fremkomne, ledige Tonnage for Udfragt. Danmark har kun ganske enkelte

smaa Partier; Tyskland og Rusland udbyder intet af Interesse udover enkelte Laster til Danmark eller Hertugdømmerne pr. September. Finland byder ikke noget nyt, saa at der kun er ganske enkelte Laster til Tyskland og Tyskland, men det er meget vanskeligt at komme til Forretning. Sverig er fremdeles livløst paa Grund af Strejken, og flere Skibe henligger uden at laste, medens enkelte indtager nogle faa Stdr. om Dagen; Østnorge er ligeledes mat saavel paa Træ- som Islaster, saa Udsigterne i hele denne Fart er mørke for den nærmeste Tid.

Returfragterne Vest fra har ikke undergaaet nogen Svingninger i sidste Uge; men Skuderne kan dog anbringes, efterhaanden som de kommer frem, saavel for Kul som for Foderstof.

Angaaende de mindre Skibe er der heller ikke i sidste Uge sket nogen Forandring. Om den svenske Strejkes Afslutning foreligger der stadig intet positivt, og de faa Stenlaster, som kommer i Markedet og kan lastes, bliver straks borttaget; saaledes sluttedes Karlskrona/Königsberg $3\frac{1}{4}$ M., Hamburg $3\frac{3}{4}$ M. for Gadensten og Sølvborg/Stettin Bloksten 4 M., samt Malmø/Stettin Kridt $3\frac{1}{4}$ M. Heller ikke fra Tyskland er der endnu noget nyt, kun Königsberg er lidt bedre. Danmark har vedblivende kun faa Ladninger og sluttede bl. a. Bornholm/Lübeck 3 M. samt atter Gødning Kastrup/Provinshavne 11 Øre.

Kjøbenhavn sluttede for Hvede til Svendborg 9 og 10 Øre, Landskrona 9 Øre, Odense 11 Øre, Åhus 10 Øre; det er nu atter ret flovt derfra.

Fra Sø og Land.

Om 3/4. Skonnert „Lilly“ af Thurø's Forlis i Atlanterhavet den 22. April 1909 oplyses følgende:

Skonnerten afsejlede den 30. Marts d. A. fra Nieuport i Belgien bestemt til St. John i New Foundland med en Ladning Cement. Rejsen gik godt til den 10. April, da vestlige Storme satte ind, og Skibet begyndte at drive omkring for Stormen. Denne rasede med mere eller mindre Styrke i e. 12 Dage.

Den 20. April sprang Vinden fra SV. til NNØ. Skibet arbejdede haardt og var bordsfyldt næsten hele Tiden. Om Aftenen mærkede Føreren, Kaptajn Rasmussen, at der var noget galt med Roret, men Mørke og Regn hindrede Besætningen i at undersøge, hvad der var i Vejen. Den 21. April om Morgenen saas det, at Roret var brækket, hvorefter det blev gjort fast med Trækiler i Rørkisteil, for at det ikke skulde slaa Agterstævnen i Stykker. Skibet kunde endnu holdes læns ved Pumperne, men Lækagen tiltog. Om Eftermiddagen kastedes e. 7 Td. Cement over Bord for at lette Skibet, da der ikke havde Kommando over det. Senere om Eftermiddagen sprang et af Røstjernene og forskellige Dele af Træværket i Rigningen. Næste Morgen sprang endnu flere Dele af Rigningen, men endnu blev Skibet holdt læns, idet Lækagen dog tiltog. Roret begyndte nu at arbejde sig løs i Kilingen; men blev dog atter kilet fast. Søen var høj og uregelmæssig. Da det befrygtedes, at Roret igen skulde arbejde sig løs og muligvis sønderslaa Agterskibet, besluttedes det at forlade Skibet, hvis en Lejlighed tilbød sig.

Ved 3/2-Tiden om Eftermiddagen observeredes Dampere „Hilderton“ af London i Vest. Der blev nu signaleret om at lase en Baad sendt over, da det var umuligt at sætte en Baad ud fra Skonnerten. Kl. 4 kom Dampere's Baad, fort af 2den Styrmand George Arthur, langs Siden og overførte Skonnertens Besætning til Dampere. Det eneste, som det lykkedes at redde, var Skibspapirerne. For Skonnertens Styrmand, Eriksen, forlod Vraget, raadførte han sig med den engelske Styrmand om, hvad der burde gøres ved dette, da det lader sig gøre at de benyttede Dampskibsruiter og vilde være en stor Fare for Dampskibsstrafiken. Styrmand Arthur svarede hertil: „Stik Skibet i Brand, da det ligger i de regelmæssige Liniers Rute“. Dette blev derefter gjort, og forend Skibet blev forladt, tændtes dets Lanterner.

Danske Somænd efterlyses. Kok Henrik Peter Hansen, født 16. Marts 1880 i Gilleleje (eller muligt i Kjøbenhavn), og Matros Carl Frandsen, født d. 11. Februar 1881 i Kjøbenhavn, anmodes om skriftlig eller mundtlig at henvende sig til

Ude- og Indrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, Kjøbenhavn, der ligger inde med et dem tilkommende Beløb.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juli Maaned 1909. Der er anmeldt ialt 511 Havarier mod 527 samme Maaned 1908, deraf 409 Dampskibe og 102 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 145, Sammenstød 133, Anløbning af Nødhavn 30, Maskinskade 58, beskadiget af Is 14, af Ild 27, af haardt Vejr 62, forskellige Aarsager 41, sunket 1. Ialt 44 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 61 samme Maaned 1908, deraf 15 Dampskibe og 29 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 20, Sammenstød 3, beskadiget af Is 2, af Ild 6, forskellige Aarsager 1, forsvundet 2, sunket 9, Kondemnation 1.

Joe, 3/m. fiusk Skonnert, kom d. 19. ds. paa Rejse fra Räsbo til Flensborg med en Ladning Træ paa Grund ved Grönsund. Svitser assisterer.

Havfruen, Galease, der kom paa Grund i Nexeløbthgen, er af Svitser bragt flot og ind til Helsingør.

Jupiter, engelsk Damp, kom den 20. ds. paa Grund paa Middelgrunden. Skibet, der er paa Rejse fra Blyth til Kronstadt med en Ladning Kul, har afslaaet Svitser tilbude Assistance.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsum.

21, Ravnegaade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakøvej

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Røstemelestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: Poseidon. Løvstræde 9. Telefon 6026.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankøder, Staaltrusser, Køjer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

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 opnaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 14./8. — Alexandra, Nielson, pass. Caenes 19./8. hertil. — Algarve, Borries, ank. hertil 22./8. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 21./8. til Arendal. — A. N. Hansen, Pauske, ank. Petersborg 18./8. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 15./8. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 12./8. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 18./8. — Aurora, Fischer, afg. herfra 22./8. til Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Gibraltar 22./8. for Marseille. — Beira, Lunge, ank. Tarragona 22./8. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 21./8. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Messina 17./8. til Gioja. — Christian IX, Holm, ank. hertil 23./8. — Dagmar, Bøgvad, afg. Petersborg 22./8. hertil. — Douro, Soberg, afg. Lissabon 20./8. til Setubal. — Esbjerg, Struve, afg. herfra 21./8. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 17./8. til Boston. — Frederik, Thomsen, afg. London 21./8. hertil. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 17./8. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 22./8. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 17./8. — Hengest, Iversen, ank. hertil 22./8. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 22./8. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 22./8. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 19./8. — Kasan, Hansen, ank. London 18./8. — Kentucky, Andresen, afg. Cardiff 21./8. hertil. — Kiew, Jor-

gensen, afg. Duikerque 14./8. til Dunston. — Kursk, Gommessen, ank. Duikerque 20./8. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 21./8. til Hull. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 11./8. — Louise, Kruse, ank. London 22./8. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 21./8. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Galata 18./8. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. Petersburg 16./8. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 18./8. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 21./8. til Riga. — Omsk, Harder, ank. Hull 19./8. — Oscar II, Hempel, afg. New York 19./8. til Kristiansand. — Pennsylvania, Gotsehe, afg. Kristiania 7./8. til New York. — Perm, Christensen, ank. Libau 19./8. — Pregel, Iversen, afg. Libau 21./8. til Kjøbenhavn. — Riherhuus, Bonnellykke, ank. hertil 23./8. — Saga, Wiberg, afg. Riga 21./8. til Antwerpen. — Saxo, oplagt. — Seine, dampf, afg. herfra 20./8. til Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 6./8. til Buenos Aires. — Tiber, Beck, afg. Petersburg 18./8. til Sandviken. — Tyr, Thanning, ank. hertil 23./8. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 14./8. til New York.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulfport 4./8. til Rivor Plate. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Troon 14./8. til Miramichi. — Generalkonsul Palisen, Christensen, ank. Chatham 18./8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Petersburg 13./8. — Helmer Møneh, Thorsøe, ank. Miramichi 12./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kronstadt 21./8. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Riga 19./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Lunelley 19./8. — Alexander Shukoff, Braudt, ank. Kronstadt 18./8. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersburg 14./8. til Duikerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, pass. Holtenua 21./8. for Hungenburg. — Newa, Dahl, ank. Archangel 17./8.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Frederikshavn 20./8. til Methil. — Nordsoen, Skou, afg. Raumo 19./8. til Ghent. — Nexos, Basse, ank. Sharpness 18./8. — Ellen, Hansen, afg. Malmö 19./8. til Raumo. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 17./8. for Barrow. — Gerda, Iversen, ank. Petersburg 19./8. — Laura, Petersen, afg. Malaga 19./8. til Portimao. — Cito, Jepsen, ank. Alicante 19./8. — Dagnan, Mathiasen, ank. Hamburg 20./8. — Alfa, Sørensen, afg. Hamburg 20./8. til Southampton. — Inger, Larsen, afg. Gravelines 21./8. til Newport.

Heimdal. Anine, Leth, afg. East Hartlepool 18./8. — Helga, Vaabeu-Hansen, ank. Riga 22./8. — Martha, Christensen, afg. N. Sundby 20./8. — Elna, Ratje, afg. Onega 17./8. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 11./8. — Simoue, Møller, ank. Grangemouth 13./8. — Jeanne, Løffler, afg. Methil 18./8. — Vera, Riso, ank. Riga 16./8. — Daisy, Lagesu, ank. Rouen 17./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Ghent 19./8. — London, Bom, afg. Tyne 18./8. til Swinemünde. — Paris, Tholander, ank. Riga 20./8. — Bryssel, Kaas, afg. Windau 20./8. til Hull.

Mercur. Berlin, Andersen, afg. Riga 21./8. til Dordrecht. — Wien, Boeck Hansen, ank. Petersburg 19./8. — Roma, v. Thun, afg. Blyth 20./8. til Kronstadt.

Østasiatisk Kompagni. Tranquehar, van Deurs, pass. Questant 13./8. til Port Said. — Cathay, Kuruse, afg. Singapore 17./8. til Honkong. — Indien, Berg, afg. Shanghai 15./8. til Hankow. — Siam, Cortsen, afg. Colombo 18./8. til Port Said. — Samui, Licht, pass. Dungeness 19./8. for Port Said. — Chumpou, Hausen-Raun, afg. Suez 4./8. til Colombo. — Bandon, Thousen, afg. Singapore 21./8. til Port Said. — Pangan, Knudsen, pass. Tarifa 20./8. for London. — Bintang, Gabe, ank. Kjøbenhavn 10./8. — Cambodia, Christensen, afg. Newcastle 5./8. til Capetown.

Vestiudisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 14./8. til St. Thomas. — St. Jan, Iugemann, afg. St. Thomas 13./8. til London.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Kalundborg 19./8. til Riga. — Lilly, Nielsen, ank. Malaga 20./8. — Alexy, Loreutzén, ank. Lübeck 17./8. — Dagny, Sørensen, afg. Horsens 18./8. til Kotka. — Mary, Clausen, pass. N. Ø. Kanalen 16./8. for St. Brieux.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 23./8. Brattingsborg, Snenson, ank. Rouen 14./8. — Flynderborg, Andersen, afg. Windau 21./8. til Amsterdam. — Fredensborg, Fischer, ank. West Hartlepool 20./8. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Tyne 21./8. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Petersburg 21./8. — Kronborg, Jensen, ank. Huelva 15./8. — Rosenborg, Schultz, ank. Petersburg 12./8. — Skanderborg, Jensen, afg. Petersburg 22./8. til Lübeck. — Stegelborg, Lund, afg. Set. Raphael 13./8. til Stettin. — Stjerneborg, Lund, ank. Petersburg 5./8. — Søborg, Hansen, ank. Torneå 18./8. — Urnienborg, Schmidt, ank. Memel 15./8.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Kjøbenhavn 20./8. — Klampenborg, Winther, ank. Kronstadt 20./8. — Marselisborg, Larsen, afg. Uleåborg 14./8. til Rouen. — Silkeborg, Pedersen, ank. Sundorland 16./8. — Skødsborg, Agerlin, ank. Huelva 17./8. — Tuborg, Rhode, ank. Antwerpen 15./8. — Ulfsborg, Jørgensen, ank. Rotterdam 18./8. — Vordingborg, Palsbo, ank. Ghent 10./8.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Nantes 22./8. — Dansborg, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 22./8. — Jagersborg,

Larsen, afg. Petersburg 21./8. til Ghent. — Kallundborg, Nielsen, ank. Repola 20./8. — Taarnborg, Matzen, ank. Boness 21./8.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Ghent 20./8.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Petersburg 15./8. til Calais.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. St. Nazaire 20./8.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Hungenburg 18./8. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Methil 14./8.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Methil 22./8.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Kofoed, ank. Petersburg 15./8.

Era. Emanuel, Hansen, ank. Trångsudd 19./8.

Torm. Sara, Jensen, ank. Duikerque 21./8. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 18./8. — Agnete, Petersen, afg. Riga 16./8. til Ghent. — Hermia, Hansen, afg. Libau 17./8. til Rotterdam. — Alice, Schultz, afg. Tyne 18./8. til Odense.

Svensden & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Burntisland 21./8. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Velzen 18./8. — N. G. Peterson, Bloch, pass. Kjøbenhavn 19./8. nordg. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Sunderland 20./8. — Ajax, passeret Helsingør 23./8. sydg. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Fleetwood 21./8. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ghent 19./8. — Lars Kruse, Mathieson, ank. Blyth 20./8. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Kotka 22./8. — G. Koch, Jørgensen, ank. Swinemünde 21./8. — Hans Tavsén, Klaaborg, afg. Uleåborg 20./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, passeret Kjøbenhavn 21./8. nordg.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Rotterdam 17./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Kronstadt 6./8. — Urania, Clausen, afg. Wiborg Distrikt 20./8. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 14./8. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Hull 18./8. — England, Andersen, afg. London 17./8. — Holland, Poulsen, ank. Libau 17./8. — Rusland, Madsen, afg. Riga 16./8. — Europa, Hansen, ank. Grangemouth 21./8. — Tyskland, Danstrup, afg. Kotka 16./8. — Dronning Olga, Petersen, ank. Hull 20./8.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Methil 17./8. — Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 17./8. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 21./8. — Nivingson, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 20./8. — Washington, Nielsen, ank. Tyne 16./8.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Narva 16./8. til Ghent. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 21./8.

Frem. Austa, Bagger, afg. Riga 17./8. til Ghent. — Freja, Nielsen, afg. Hull 17./8. — Vera, Thing, ank. Duikerque 18./8.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Wiborg 15./8. til Ghent. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Frederikshavn 15./8. — Bimfaxe, Faber, ank. Leith 20./8. — Schach Steenberg, Theilland, ank. Frederikshavn 20./8.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Kjøbenhavn 19./8. til Ijo Ruytta. (Finland). — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Trångsudd 18./8. — Ove Gjedde, Jans, pass. Kjøbenhavn 20./8. for London.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, ank. Skive 19./8. — Ætva, Pedersen, ank. Bremen 19./8.

Fans. Nordby. Havila, Duysen, afg. Autofagasta 17./8. til Falmouth f. O. — Sørine, Andersen, ank. Bahia 19./8. — Mærdor, Mørch, ank. Antwerpen 21./8.

Era. Marie, Petersen, ank. Holtenua 19./8. — Mariane, Andersen, ank. Travemünde 18./8. — Adele, Kock, ank. Altona 18./8. — Panna, Svendsen, ank. Pillau 19./8. — Niels, Caspersen, ank. Brahestad 18./8. — Caroline, Christensen, ank. Uleåborg 19./8. — Abba, Petersen, ank. Dysart 19./8. — Argus, afg. Råfsö 15./8. til Littlehampton. — Gloria, Fabricius, ank. Danzig 19./8. — Alf, Rasmussen, ank. Råfsö 19./8. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Uleåborg 19./8. — Ino, Weber, ank. Havre 19./8. — Anne, Hansen, ank. Danzig 19./8. — Marie, Weber, pass. Hals 20./8. for Aalborg. — Marie, Boye, ank. Libau 20./8. — Hortha, Krull, ank. Falmouth 20./8. — Marie, Petersen, ank. Glückstadt 20./8. — Vega, Hansen, ank. Kristiania 20./8. — Peter, Ohlsen, ank. Karlshamn 21./8. — Neptun, Jensen, ank. Karlshamn 20./8. — Skandia, Fabricius, ank. Dysart 20./8. — Dannebrog, Christensen, ank. Falmouth 21./8. — Industri, Raahauge, ank. Indian Tichele (N. F.) 3./8. — Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 21./8. — Johanne, Hansen, ank. Douglas 21./8.

INDHOLD:

So- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, d. 24. August 1909. — Panama Kanalen. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 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.
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, (thv. Skibsfører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28763
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

**Kjøbenhavns
Navigationsskole**
er flyttet til
Ny Toldbodgade 3
Hj. af St. Annæ Plads
Telf.: Palæ 123 x.

**Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING**
Kjøbenhavn.

**Hill-Madsen^o
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.**
Frihavnen, Køb. Telf. 5289. Privat Tlf. Øbro 2238x.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.
ESTABLISHED 1857
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN
Telegraphic Address: HOPPER

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand, Örnökldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsglvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,
Skibsmæglere & Speditører.
Etabl. 1881.
Kotka, Finland.
Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.
Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,
Helsingfors (Finland)
Skibsmæglere
Telegr.-Adr.: „Holmströmer“,
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibstornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretesagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retesager
(sp. Søsager).

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

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.

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.

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrøksvitter.

Jens Gronleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“
har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petilinie 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“ selges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.
TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 65.

Kjøbenhavn, Fredag den 27. August 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlæve, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«



Algier. Dansk Løge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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.

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 Bunkere og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
-------------------------------	--	---	---	-----------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Pilal: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Hollandske Mølle

Sejl ikke forbi Helsingør,
før de har forsynet Dem med
HOLLANDSKE MØLLES
holdbare og velsmagende
BRØDSORTER
(Rug-, Sigte- og Franskbød).
Faas hos d'Hrr. Skibsprovianteringshandlere
Hurtig Ekspedition.
Helsingør.
Tlf. 5.

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 siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

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.

Odense Skibsværft
Telf. 984, ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedle.
Ekstra prima amerikansk

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Water clerk!
En Styrmand, 28 Aar, gift, søger til Foraaret Plads som Clerk i en Skibsprovianteringsforretning — enten hjemme eller i England — godt kendt med Branchen, taler perfekt Engelsk og Tysk samt skriver en smuk Haandskrift. Billet, mrk.: „Styrmand 336“, bedes indlagt paa „Dansk Søfartstidende“'s Kontor inden den 1. Oktober.



„IDEAL“ MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af kondenseret melk.
NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegnere 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.

Skibsmæglerkontor
eller
Dampskibsekspektion.
Et ungt Menneske, med 3 1/2 Aars Uddannelse paa et Skibsmæglerkontor og Dampskibsekspektion i Provinsen, søger Plads snarest paa et lignende Kontor, helst i Udlandet. Har Præliminæreksamen, gode Sprogkundskaber (Tysk og Engelsk). Øvet Korrespondent. Godt Kendskab til Sejlørbefragtning. Billet, mrk.: „C. T. 350“, modtager „Dansk Søfartstidende“.



Ny Knaphuller i Oiletøj
fra
Olskinds Oiletøjfabrik
Ny Opfindelse — Patent
Opfindelsens Vigtighed anerkendt af alle Autoriteter og Forbrugere.
Olskind: Kvalitet 1909 er slidstærk og tæt.
Tag ikke imod andre Mærker Oiletøj.
Cand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup, Amager

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
i Kjøbenhavn.
Stiftet 1798. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agentur de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 134.

Jagt til Salg.
Jagt „Petra“, der maaler 23,63 Brutto- og 18,48 Netto Reg.-Tons, laster 42 Tons d. w., stor Reparation i Svendborg 1901, er til Salg ved Henvendelse til
Skipper H. P. Hansen,
Horseshov, Svendborg.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7
Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Motoren „Gideon“ er hovislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 106/1908, afsagt d. 26. Maj 1909. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet J. M. Levin & Co. paa Damptrawler »Wilhelmina«s Vegne.

Natten mellem den 14. og 15. April 1908 grundstødte Damptrawleren »Wilhelmina« J. M. 35. af Ymuiden Kl. 2 om Morgenen i taaget Vejr ved Kelduvik, Skagen, paa Nordkysten af Island, paa Klippegrund meget nær Land.

Kaptajnen forsøgte straks at bakke Skibet af Grunden, men Forsøget maatte efter en halv Times Tids Forløb opgives, da Skibet lagde sig for meget paa Siden. Senere paa Dagen, da Højvandet indtraadte, forsøgte man paany at bringe Skibet flot ved at udføre Varp, og ved at kaste en Del af Ladningen over Bord. Hverken dette Forsøg eller et ved næste Tidevand foretaget Forsøg lykkedes, og da Skibet paa Grund af Dønningen huggede stærkt mod Klipperne og begyndte at trække Vand, bestemte Kaptajnen sig til at forlade Skibet tilligemed hele Besætningen. Landsætningen skete i Løbet af Natten mellem den 15de og 16de August. Man medtog en Del Inventar, Redskaber og Proviant, ligesom man afbrød og medtog en Del af Maskinens Kobberrør. Mandskabet slog Lejr i Nærheden af Vraget, men flyttede senere med deres Ejendele til Saudarkrokr.

Den 18. August afholdtes Søforhør paa Kelduvik. Under Forløbet erklærede baade Kaptajnen og Styrmanden, at de ansaa det for fuldstændig umuligt at bjerge Skibet, som de ansaa for fuldstændig labt. Kaptajnen erklærede, at han ønskede, at hvad der kunde bjerges, skulde bringes i Land og sælges ved Auktion, og at Skibet ligeledes solgtes ved Auktion. Politimesteren udnævnte derefter de to mest søkyndige Mænd, som det var muligt at skaffe, til at undersøge Skibet. Disse to Mænd udtalte efter at have undersøgt Forholdene, at de ansaa det for fuldstændig utænkeligt, at Skibet, som var strandet paa de lige udenfor Gaarden Kelduvik værende Stenrev og som laa paa Siden paa Revet, nogensinde kunde blive sødygtigt igen. De udtalte videre, at der er betydelig Dybde omkring Revet, og at, hvis der kom Dønning fra Nord, vilde ubelignet Skibet blive totalt istlaaet, da der med Nordenvind opstaar svære Braadsøer paa disse Rev. De gik, da Vandet i Skibets Lastrum steg og faldt med Flod og Ebbe, ud fra, at der allerede var store Huller i Skroget.

Sysselmanden bekendtgjorde Strandings Auktion til Mandag den 24. August og telegraferede den 20. August herom til den hollandske Konsul i Akureyri. »Wilhelmina«s Fører, som Konsulen næste Dag fik i Tale pr. Telefon, gentog, at Skibet ikke var til at redde, og erklærede, at det var meget farligt for en Bjergningsdamper at nærme sig Vraget, da der var mange skjulte Skær, og der gik en høj Dønning.

Konsulen, der efter den Erfaring, han havde i Strandingsager, tvivlede paa Kaptajnens Beretning, og som var overbevist om, at en Auktion over Skibet næppe vilde indbringe mere end et Par Hundrede Kroner, henvendte sig efter Begæring fra Skibets Assurandører, som ønskede, at der skulde forsøges det yderste for at bjerge Skibet, til Citanternes Bjergningsdamper »Svava«, der tilfældig laa i Akureyri Havn, og fik straks dennes Kaptajn til at forsøge Bjergning paa Betingelse »no cure no pay«.

Den 21. August Kl. 7,15 Eftermiddag afgik »Svava« til Strandingsstedet og ankrede den 22. Kl. 5 Eftermiddag ved »Wilhelmina«, der fandtes forladt af Besætningen staaende med 30^o Slagside midtskibs paa et Stenrev, hvor der ved Højvande var 7' Vand tillagende henimod Agterenden til 11'. Maskinrum og Kulkasser var vandfyldt og Fiskerummet tildels fuldt af Vand. Ved Dykkerundersøgelse fandtes Skroget ubeskadiget. Maskinen var derimod ubrugeliggjort ved Fjernelsen af de ilandbragte Kobber-

dele. Ladningen, der bestod af Fisk, var ved at gaa i Forraadnelse og udbredte en næsten uudholdelig Stank.

Til Trods for den høje Dønning og de »Wilhelmina« omgivende Skær overførtes med ikke ringe Risiko en til 10,000 Kr. vurderet transportabel Pumpe med Dampkedel til »Wilhelmina«, og Pumpning begyndte Kl. 1 Eftermiddag, medens man med Hjælp af Folk fra Land kastede Last over Bord. Pumpningen fortsattes til Kl. 4 Eftermiddag, da man sendte en Mand iført Dykkerklædning ned i Skibet. Han fandt Bundventilerne aabne, da de var bleven lukket, lænsedes Skibet hurtigt. Ved Højvandetid Kl. 6,30 Eftermiddag lagde »Svava« sig i Spænd og forsøgte at hale »Wilhelmina« af Grunden, men uden Resultat. Overbordkastningen fortsattes derefter til Kl. 7, da Mandskabet erklærede, at de ikke mere kunde udholde det strænge og paa Grund af Stanken fra den raadnende Fisk ubehagelige Arbejde. Man opgav Kl. 7,30 for den Dag Slæbningen, men »Svava« blev Natten over liggende i Spænd.

Den 23. om Morgenen begyndte Losningen atter, og Kl. 4 Eftermiddag var alt, hvad der havde været om Bord af Kul og Fisk, kastet over Bord. Kl. 6,30 ved Højvande begyndte »Svava« atter at slæbe med fuld Kraft samtidig med, at den ved Ankerspillet hev ind paa Ankeret, og Kl. 7 Eftermiddag gled »Wilhelmina« af Grunden; »Svava« gik derefter med »Wilhelmina« paa Slæb ind til Saudarkrokr.

Den 24. undersøgtes Skibet af Dykker, der erklærede, at »Wilhelmina« var uskadit, fraset at Kølpladen 7' fra Agterenden var frasprenget Kølen i en Længde af 5', og at der fandtes nogle Tryk paa Kølen og Skroget samt 2 mindre Ombøjninger paa Bagbords Slingrekøl.

»Wilhelmina«s Besætning kom nu om Bord, og »Svava« slæbte Havaristen til Strandingsstedet, hvor Størstedelen af det bjergede Materiel og Proviant genindtoges, medens Resten solgtes ved Auktion. »Svava« slæbte derefter »Wilhelmina« til Reykjavik. Ved Strandingsstedet havde der rejst sig en stærk Dønning, da Bugseringen paabegyndtes.

I Reykjavik gennemgik Skibet en nødvendig Reparation; det gik den 6. September til Søs for Holland og ankom den 12. s. M. i god Behold til Ymuiden. Under Bjergningen havde Været været forholdsvis godt, men den 26. August slog Vinden om til Storm, der holdt sig til den 29., og nogle under Sagen afhørte Vidner har erklæret, at »Wilhelmina«, saafremt den ikke var slæbt af Grunden, sikkert paa kort Tid var blevet Vrag.

Under nærværende Sag paastaar nu Citanterne A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise de Indstævnte Firmaet J. M. Levin & Co., der har forpligtet sig til at modtage Søgmaal paa Damptrawleren »Wilhelmina«s Vegne, tilpligtet at betale Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter og Sagens Omkostninger.

Medens der i det væsentlige er Enighed angaaende Sagens øvrige Omstændigheder, er der mellem Parterne stor Uenighed angaaende »Wilhelmina«s Værdi. Efter at Skibet var kommet til Reykjavik blev der efter Anmodning fra »Svava«s Fører af den derværende Ret udmeldt Mænd til at foretage en Taksation over »Wilhelmina« i den Stand, hvori den da befandt sig. De udnævnte Mænd anslog Skibet — dets Skrog, Maskine, Redskaber og Inventar — som det henlaa i Reykjavik Havn til 105,000 Kr. Den paagældende herunder Sagen fremlagte Skønforretning er ret kortfattet og indeholder ingen nærmere Oplysning om, hvilke Skader Skibet havde lidt, eller Redegørelse for, hvorledes Skønsmændene kom til deres Resultat. Skønsmændene erklærede udtrykkelig, at de, hvad Skibets Undervandstilstand angaar, byggede paa den af Citantfirmaets Dykker afgivne Erklæring. Det

fremgaar heller ikke af Forretningen, hvorvidt »Wilhelmina«s Fører eller andre paa Skibets Vegne har været tilsagt til Forretningen, eller hvorvidt de i Reykjavik foretagne Reparationer var tilendebragt forinden Skønets Afholdelse den 31. August 1908. Retten maa dog antage, at disse Reparationer var tilendebragt, da det af Sagen fremgaar, at det havde været Mening den 1. September at afgaa fra Island. Skønsforretningen synes saaledes ikke at være foretaget over Skibet i den Stand og alene med det Inventar og de Redskaber, hvormed det bjergedes, men over Skibet, efter at det var bragt i en tilsyneladende god Stand, og med de Redskaber m. m., der var reddet i Land forinden Bjergningen, men som senere paany var bragt om Bord.

Efter at »Wilhelmina« var ankommen til Holland, blev den i Amsterdam Tordok underkastet en Reparation, som efter de Retten forelagte Oplysninger kom til at koste noget over 5300 Gylden, endvidere kostede Reparation af Rigningen over 500 Gylden. Efter Anmodning af »Wilhelmina«s Ejere og under Konference med dem, Skibets Fører og Maskinmester, men uden at Citantfirmaet var varslet, foretog to skibskyndige Mænd et Syn over Skibet for at erklære sig om Skibets Værdi i den Stand, hvori det antagelig havde været ved Bjergningen. Disse to Mænd, som ikke ses at have haft nogen formelig Bemyndigelse til at foretage en Skønsforretning, har blandt andet erklæret, at det viste sig, at Skibet over hele Dækket var mere eller mindre beskadiget, og at forskellige Bundplader og Kølen var forsat. De takserede — under Hensyn til, at en Mængde Inventar var forsvundet, og at Maskinen havde været demoleret — Skibet, der var 3 Aar gammelt, til 32,000 Gylden. De erklærede, at de herved tog Hensyn til de betydelige Reparationer og Reparationsomkostninger og til de Priser, som ved de i den seneste Tid i Holland afholdte Auktioner var opnaaet for Damptrawlere, samt at de anslog Prisen paa et saadant Skib fra nyt udrustet med Inventar til for Øjeblikket at være 70,000 Gylden.

Det er oplyst, at Skibet i Virkeligheden for 6 Aar siden er købt af de nuværende Ejere for 74,100 Gylden uden Redskaber, og at det under den her omhandlede Rejse har været assureret for 75,000 Gylden, heri ikke medregnet Redskaber.

Paa den nævnte i Holland foretagne Vurdering tør Retten ikke lægge synderlig Vægt overfor det paa Island af retlig udmeldte Mænd foretagne Skøn. Paa den anden Side tør Retten efter det foreliggende heller ikke med Sikkerhed gaa ud fra, at Vurderingen paa Island ganske kan lægges til Grund, navnlig naar henses til, at den Værdi, der skulde udfindes, var det Beløb, Skibet maatte antages at kunne have i den Stand, hvori det befandt sig i det Øjeblik, da det indbjergedes.

Efter hvad der foreligger om Assurancesummen, Omkostningerne ved Reparationen i Holland og den for 6 Aar siden givne Købesum, maa Retten under passende Hensyn til Skibets Alder og de Afskrivninger, der burde være foretaget, gaa ud fra, at Skibet i beskadiget Stand mindst maa ansættes til en saadan Værdi, at Bjergelønnen, som findes at burde sættes til omtrent en Tredjedel af de bjergede Værdier, vil kunne bestemmes til 30,000 Kr.

Sagens Omkostninger ophæves som indbefattet i fornævnte Beløb.

Dom i S. S. Nr. 44/09, afsagt d. 30. Juni 1909, A/S. E. m. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. paa Damperen »Mascotts« Vegne.

Torsdag den 4. Marts d. A. Kl. 7 Em. grundstødte Damperen »Mascoit« af Kristiania, paa Rejse fra Blyth til Stubbekjøbing med en Ladning paa c. 850 Tons Kul, udenfor Grønsund paa Østsiden af Tolken. Skibet, der maaler 605 Brutto Reg.-Tons, stævnede efter Grundstødningen NØ. Det gjorde i denne og de følgende Dage

flere forgæves Forsøg paa at komme flot ved egen Hjælp og afsløg Assistance af Svitzers i Gjedser stationerede Bjergningsdamper »Frederikshavn«, der Dagen efter Grundstødningen kom til Stede. »Frederikshavn« gik derfor tilbage til Gjedser, og »Mascott« fortsatte sine Bestræbelser for at komme flot; blandt andet blev der kastet c. 50 Tons Kul over Bord. Den 6. afgik »Frederikshavn« under Forcing af Isen paany til Strandingsstedet, og efter at »Mascott« havde gjort endnu et forgæves Forsøg paa at komme flot ved egen Hjælp, modtog Skibets Fører den 7. Kl. 3 Fm. den tilbudte Hjælp. Den sammenpakkede Drivis besværliggjorde Bjergningsarbejdet og synes ogsaa at have medført en vis Fare for »Frederikshavn«. Under Forhold, der efter alt foreliggende maa antages at have været ret vanskelige, da Isen skruede, og Vinden bar paa Land, lykkedes det »Frederikshavn« ved Slæbning og Varpning og efter med sin Skruer at have gravet i Nærheden af »Mascott«, Kl. 11 Fm. at bringe denne, hvis egen Maskine medvirkede, flot. »Mascott« sejlede derefter ved egen Maskine i »Frederikshavn«s Kølvand ud til isfrit Vand, som man naaede efter en besværlig Sejlads paa 12 Timer. Mandag den 8. ved Midnatstid kastede begge Skibe Anker paa Deerhagen Red. Den foretagne Dykkerundersøgelse kunde ikke konstatere Beskadigelse af nogen Betydning.

Efter den paa sædvanlige Betingelser afsluttede Bjergningskontrakt skulde Bjergelønnen bestemmes af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn. Denne Bestemmelse blev imidlertid opsagt fra Skibets Side, og Citanterne, A/S E. m. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, søger derfor under nærværende Sag de Indstævnte, Firmaet Jansen & Co., paa Damperen »Mascotts« Vegne til Betaling af Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter og Sagens Omkostninger.

Medens Parterne er enige om Værdien for Ladning, 7,374 Kr., og for Fragt, 3,027 Kr., er der Uenighed om Skibets Værdi. Den er af Skibets egen Fører under en i Stubbekjøbing afholdt Søforklaring ansat til 190,000 Kr., men senere er Værdien ved en i England afholdt Taksationsforretning ansat til kun 7,000 £. Til denne sidste Taksation, vil der, blandt andet fordi Parterne ikke har været varsledt dertil, ikke kunne tages Hensyn under nærværende Sag. »Frederikshavn« er af Citanterne, paa Grundlag af en af Inspektøren for Bureau Veritas afgiven Erklæring, ansat til 110,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder navnlig Værdien af det bjergede, den forholdsvis mindre Værdi af Bjergernes Materiel, samt de med Bjergningen, navnlig som Følge af Isforholdene, forbundne Besværligheder, findes en Bjergeløn af 16,000 Kr. at kunne være passende, hvilket Beløb med Renter som paastaaet saaledes vil være at tilkende Citanterne, idet Sagens Omkostninger som indbefattet i dette Beløb vil kunne hæves.

Kjøbenhavn, d. 27. August 1909.

Opmaalingsarbejder ved Masnedø og i Grønsund. En Del af Statsbanernes Ingeniører arbejder i denne Tid med Opmaalinger og Undersøgelser af Farvandet mellem Masnedø og Orehoved.

Naar dette Arbejde er endt, antagelig om et Par Uger, rejser Ingeniørerne til Grønsund og Ulvsund for at studere Dybdeforholdene der.

Hvad, der vækker størst Opmærksomhed under disse Maalinger, er, skriver »Svendb. Amtstid.«, at man anstiller sine Beregninger med den Mulighed for Øje, at det bliver vedtaget at bygge en Tunnel mellem Masnedø og Fælster. De forskellige Søfartsorganisationer har, som bekendt, overfor Statsbanerne udtalt sig om, hvilke Vanskeligheder en Bro vilde medføre for Søfarten, og dette er sagtens en af Grundene til, at man beskæftiger sig med

den efter vore Forhold kæmpemæssige Plan om Anlægget af en Tunnel.

Der er altsaa nu Tale om ikke mindre end tre Projekter til Afhjælpning af Manglerne ved den nuværende Gjedser-Rute: Tunnelen eller en Bro fra Masnedø til Orehoved, eller en Bane: Kjøge—Kallehave—Koster over det smalleste Sted ved Grønsund og videre til Gjedser. Dobbeltsporet Kjøbenhavn—Masnedø vilde da, hvis dette Projekt gennemføres, bortfalde.

Der er givet de Entreprenørfirmaer, der ønsker det, Lejlighed til at følge Ingeniørernes Arbejde, saaledes at de kan udarbejde deres Tilbud til Broen eller Tunnelen i Overensstemmelse med de nyeste lagtælger.

Det er nemlig Statsbanernes Agt at indkalde til en international Konkurrence, saasomt Forundersøgelserne er afsluttet.

Og i den kommende Rigsdagssamling vil man da formentlig træffe Afgørelse af dette særdeles vigtige Trafikspørgsmaal.

Udenrigsministeriet meddeler:

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Ved en svensk Kundgørelse af 6. August 1909 (offentliggjort d. 21. s. M.) er det med Hensyn til de Karantænepligter, der paahviler Skibe, som ankommer til Sverig fra pest- eller kolerasmittet Sted, fastslaaet, at der, saafremt Observation i Karantæneøjemed skal kunne undgaas, skal være forløbet mindst fem Døgn siden Berøringen med smittet Havn eller smittede Skibe eller Varer fandt Sted.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Maanedscertepartier. — Mærkelige Klausuler.

Foreningen har fra Tid til anden faaet forelagt Maanedscertepartier, som indeholder ejendommelige Klausuler. Den anser det for sin Pligt at gøre Medlemmerne bekendt, med saadanne Klausuler, for at de kan tage sig i Agt for dem og ikke akceptere dem.

Foreningen er i Besiddelse af en Certepartiform paa hvilken ikke findes nogen Angivelse af, hvilket Firma det er, som benytter samme. Certepartiet har kort og godt Overskrift »Charter Party«. Liverpool er betegnet som det Sted, hvor Certepartiet udstedes, og det indeholder forskellige Klausuler, som Foreningen ikke erindrer tidligere at have set, og hvorimod den maa advare Rederne.

For det første indeholder ovennævnte Certeparti en Klausul om, at Rederiet blandt andet skal skaffe og betale »for all necessary and suitable gear, tackle, ropes, can hooks, crow bars, lanterns for nightwork and other suitable appliances which may be required for loading and discharging the bunkers and cargo, not exceeding three tons in weight«; endvidere »Charterers to have liberty to ship Kroomen, or other natives as deck passengers, Charterers providing food, but ship providing water«. Saa træffer man paa en saalydende Klausul: »The expense of loading and discharging cargoes in Europe, shall be borne by the Charterers, but the loading, stowage and discharging shall be under the control of the Master, and the Owners shall be responsible for the same. The officers shall receive and tally cargo, and the Owners shall be liable for goods short delivered«, og videre »Charterers to supply native labour to assist crew in loading and discharging cargo in Africa, Charterers paying their wages and finding their provisions, ship finding water«.

Endvidere er der en Klausul, som bestemmer, at Kaptajnen skal yde al mulig Assistance med Skibets Mandskab og Baad »including the shifting of coals from holds

to bunkers on the voyage«, desuden at Skibet skal tørdokkes før Overleveringen, saafremt det ikke har været tørdokket inden en Maaned tidligere, og mange andre Klausuler og Bestemmelser, Foreningen ikke erindrer at have set før. Certepartiet er i det Hele taget af den Art, at man indtrængende maa advare Rederne mod at akceptere det.

Vandstanden i Tampico River.

Fra et Medlem har Foreningen faaet nedenstaaende Meddelelse om Vandstanden i Tampico River:

»Jeg undlader ikke at meddele det ærede Rederi, at Vandstanden her i Tampico River stadig bliver mindre, og at det ikke lader til, at Autoriteterne foreløbig lader mudre op. Heroppe paa Floden kan det endda gaa an, men over Barren er det værre. Der bestaar Bunden af fint haardt Sand, saa der skal ikke meget til, før et Skib som »Secalia«, der ved Ankomsten laa 21' 4", kan hugge igennem, naar der er en Smule Dønning, og det er der næsten altid. Da vi kom ind, var der ingen Dønning, men der var heller ikke mere end 24' Vand paa Barren. Her findes intet Kort, selv ikke det nyeste, der passer med de nuværende Forhold, da Floden har forandret sit Løb betydeligt. Vi havde stor Møje med at svinge rundt heroppe, da der kun var godt 21' Vand, men her er Bunden udelukkende Mudder. Hvor vi for Tiden lossere er der ved Lavvande kun 19' 6", men ogsaa her er Bunden Mudder, men hvis der ikke snart gøres noget, vil det ikke vare længe, før større Skibe ikke kan flyde op hertil.«

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har for de fleste ledende Markeders Vedkommende slæbt sig hen paa en ret kedsommelig Maade, idet Begæret efter Tonnage har holdt sig indenfor beskedne Grænser. Der har gennemgaaende kun været fragtet for de nødvendige, foreliggende Laster, da Rederne ikke har været tilbøjelige til at afgive deres Baade for andet end prompte Terminer, thi de Rater, som Befragterne stiller i Udsigt for Efteraarsmaanederne, er i de fleste Tilfælde absolut ikke tillokkende. Redernes Tilbageholdenhed er saa meget mere naturlig, som det maa tages i Betragtning, at de Maaneder, som gælder for at være Aarets bedste, just staar for Døren. Det er i første Række Sortehavet, Azow, Nordamerika, Hvidehavet og Østersøen, som Rederne sætter deres Lid til, men endnu er der dog ingen af disse Markeder, som har vist Tegn til Opgang. Sortehavet etc. har tværtimod vist en svagere Tendens de sidste Dage, grundet paa de ringe Korntilførsler, idet Høsten for det første falder senere end forventet, og Købmændene dernæst ikke er meget lystne efter at eksportere til de Priser, som for Øjeblikket kan opnaas. Forholdene kan imidlertid hurtig forandre sig. Sidst betalte Rater er 7 à 7/6 for store Baade fra Nikolajeff eller Odessa til udsøgt Havn, 7/9 N. C. eller »any« for mindre, men Ekspeditionerne er daarligere, da Tørnen varer adskillige Dage. Azow betaler højst 9/ »any«, 9/6 Hamburg pr. September. I Middelhavet er der ingen Forandringer indtraadt, og dette Marked frembyder intet af Interesse, hvorimod Østen har vist mere Aktivitet til omtrentlig uforandrede Rater. For Ris betalles f. Eks. 21/6 Bangkok til U. K. eller Kontinentet, 20/6 Rangoon/Braila, 20 Rangoon og Bassein til Hamborg. For Sukker fra Filippinerne til U. S. sluttedes et Par Baade til 25/9 à 26/3. Hvad La Plata angaar, da var dette Marked jo nede paa et ganske abnormt Lavmaal og ligger forøvrigt elendigt endnu, men de sidste Dage har der været Tegn til mere Begær efter Tonnage, hvilket straks har fremkaldt en ubetydelig Opgang. Denne siger i sig selv ikke meget, men udvikler Begæret sig, vil det gavne Nordamerika, da de Dampere, som nu befinder sig i La Plata Egnene, antagelig saa

vil blive dernede i Stedet for som nu at søge Nord paa, hvilket kun har en deprimerende Indflydelse paa Golfen etc. Fra Buenos Aires er sidst betalt 7/3 O. C. og fra San Lorenzo Grænsen 9/6 til U. K. eller Kontinentet, prompt, hvorimod der for senere Lastning ingen Efter-spørgsel er. Kulfragterne udefter, som fra Wales var oppe paa 13/6 à 14/ er lidt lavere, nemlig 13/ à 13/3. I U. S. Markedet er der ikke nogen videre Forandring, men der er en Mulighed for, at Plankefragterne fra Kanada vil fæstne sig yderligere lidt. Bomuldspladserne har taget flere Baade, og Savannah betalte 26/3 à 27/6 Basis én Lossehavn U. K. eller Kontinentet pr. September. Fra Golfen sluttedes et Par Oktober Baade til 9/6 paa Netto Charter. Herhjemme omkring ligger Forholdene saa temmelig uforandret i Ugens Løb, kun er Kulfragterne til Østersøen lidt bedre men dog langtfra lønnende endnu. Lige i Øjeblikket er det ogsaa bedre med Lossetønnen i Kronstadt. I Sverige vedvarer den store Strejke, og selv om der adskillige Steder kan arbejdes paa Skibene, hovedsagelig ved eget Mandskab, skader Strejken dog Skibsfarten i følelig Grad, navnlig skulde laste i Sverige, over paa Rusland og Finland, der sikkert ellers vilde ligge bedre, men forhaabentlig vil disse Lande blive saa meget fastere, naar Strejken er forbi. Petersborg har ingen videre Korneksport for Tiden, men der er mange Trælaster i Markedet, ogsaa fra Finland. Raterne er omtrent overalt uforandret som i forrige Uge. Blandt de sidste Kulbefragtninger fra Øst-kysten nævner vi 3/7 $\frac{1}{2}$ à 3/10 $\frac{1}{2}$ Kronstadt, 3/4 $\frac{1}{2}$ à 3/6 Swinemünde (2000/3000), 4/ Kiel (2000), 4/7 $\frac{1}{2}$ Königsberg n. Br. 1150), 3/9 Neufahrwasser (1500/1700), 4/ Lübeck (1800), 3/6 Hull/Aalborg (1600), 4/3 Forth/Norrköping (2500). Til Middelhavet er Kulfragterne uforandret lave.

Havarier og Forlis.

Clematis, Dpsk. af Antwerpen, har paa Rejsen fra Petersborg til Antwerpen været i Kollision i Østersøen med en russisk Damp-er og har faaet Skade paa Stævnen. Skibet indgik hertil for Kul-forsyning og fortsatte saa Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Emma Minlos, Dpsk. af Lübeck, paa Rejsen fra Sundsvall til London med en Ladning Papirmasse, og 3/m. Skonnert »Appelouia» af Mariehamn, fra Råfö til Lowestoft med Trælaster, har været i Kollision paa Helsingørs Red. »Emma Minlos» fik nogen Skade paa Stævnen, der kan temporært repareres. »Appelouia», der laa for Anker, fik derimod svær Skade og er indbragt til Helsingør for Reparation.

Ida, Dpsk. af Sundefjord, er gaet til Ankers udfor Dragør Fyr-skib paa Grund af en mindre Maskinskade.

Haabet, Galease, blev medens den laa for Anker udfor Gjøl ramt af Lynet, der anrettede en Del Skade ovenbords. Skibet fortsatte senere Rejsen til Aalborg.

Union, Jagt af Marstal, kom med en Ladning Saltsten paa Grund udfor Dragør. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil fuld af Vand.

Delphin, Kuf af Uetersen, der var grundstødt paa Feldskov Rev, er bragt flot af Svitzers og ind til Rodvig. Maa losse og reparere.

Agnete, Fiskerbaad af Assens, er kænret mellem Rudkjøbing og Sia. Mandskabet reddedes af en Ledsbaad og indbragtes til Strynu. Baaden er senere hævet.

Joe, finsk 3/m. Skonnert, der, som meddelt, grundstødte ved Grønsund, er af Svitzers bragt flot og ind til Gjedser i læk Tilstand. Skibet skal sandsynligvis repareres, for Rejsen kan fortsættes til Bestemmelsesstedet Flensborg.

Jupiter, Dpsk af West Hartlepool, der som meddelt grundstødte paa Middelfrunden, er efter Udlosning af c. 100 Tons Ladning bragt flot af Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Kompagni.

Eriesson Shipping Company. Denne Dampers praktiske Resultater vil blive fulgt med Interesse i engelske Skibsfartskredse. fordi dette Skib, hvis Navn er »Monitoria», i sin ydre Bygningsmaade afviger fra de hidtil brugte Skibsformer. Det ny bestaar deri, at der i Skibets Længderetning i Vandlinierne, baade for lastet og ballastet Skib, er dannet to Udbugtninger ved Hjælp af muslingeformede Plader. Opfinderen af denne Skibsform, Skibsbygger Arthur Haver, lover sig følgende Fordele af sin Opfindelse: Storre Deplacement og større Hurtighed, eller samme Fart med mindre Maskiukraft, altsaa med mindre Kulforbrug, endvidere roligere Bevægelser af Skibet i Søen. mindre Rullinger, samt en forøget Styrke og Modstandskraft i Skibet baade i langskibs og tværskibs Retning. I Betragtning af den sidstnævnte Fordel, som opnaas ved de omtalte Sideudbygninger paa Skibsskroget, har Lloyds Register og British Corporation billiget en Forringelse af Materialvægten. »Monitoria» er en Enkeltdeksdamper med Poop, Bro og Bak. Dens Hoveddimensioner er 279' × 42' × 20 $\frac{1}{2}$ '. Den maaler 1,870 Reg.-Tons og laster 3,300 Tons. Rumindholdet skal udgøre 100 Tons mere end i en almindelig Damp-er af samme Størrelse, og Skibsskroget skal paa Grund af denne ny Bygningsmaade være ni Gauge stærkere end en almindelig Skibstype. Den forholdsvis større Fart skal vindes ved, at Skibets ydre Form i Vandlinien udover en udjævnet Virkning paa de Bolge- og Hvirvelbevægelser, som opstaar ved Skibets Fart gennem Vandet. Om disse Bolgebevægelser paastaar Opfinderen af den ny Skibsform, at de udover omtrent samme Virkning paa et Skib som en bakket Vej paa et Koroetøj. I Forhold til Størrelsen af Bolgerne eller Vejens Ujævnheder formindskes den horisontale Farthastighed med den Kraft, som udfordres for at overvinde Bøens Ujævnheder. Hvis derfor Ujævnhederne eller Bolgerne llojde omkring Skibet formindskes, saa vil en Del af den Kraft, som fordres til at overvinde disse, komme den horisontale Fremgang til Gode.

Om Resultatet af Opfinderens rent teoretiske Beregninger vil vise sig som den rigtige Løsning i Praksis, og hvor vidt de i særlig interesserede Kredse nærede Forventninger til denne ny Opfindelse vil gaa i Opfyldelse, vil Fremtiden vise.

(»Hansa«.)

Fredag d. 13. August d. A. foretoges der en Række interessante Provetarter med ovennævnte Skib paa maalt Mil og i lastet Tilstand. Skibet var ladet med 3,300 Tons Kul og Bunkers, og efter Provetarternes Slutning tiltraadte det Rejsen til Stugsund. Provetarten blev foretaget ikke alene med lastet Skib, men under Skibets sædvanlige Forhold med samme Bunkerkul og Skibets ordinære Stab af Maskinfolk og Fyrbødere. De opnaaede Resultater var betydningsfulde, især da de kunde sammenlignes med dem, der var opnaaet ved Provetarten med ballastet Skib, samt med Resultaterne for 23 Skibe, som var bygget af samme Firma efter samme Model, men af den almindelige Skibsform, skriver »Shipp. Gaz.»

Efter et Aantal Løb paa den maalte Mil med forskellige Omdrejningstal blev det fastslaet, at Skibet havde opnaaet en Fart af 10 $\frac{1}{2}$ Sm, hvilket var den samme Fart, som opnaaedes paa Provetarten med ballastet Skib. Det lastede Skib med sine Udbugtninger under Vandet gjorde altsaa samme Fart som det tomme Skib.

Den kendelige Formindskelse af Bovholgen, den rolige Fart og det, at ingen Rystelse mærkedes, var fremtrædende Træk paa Provetarten, som vakte megen Opmærksomhed hos de om Bord værende. Hastighedskurverne, som opnaaedes i hvert enkelt Tilfælde, fra syv Mil og opæfter, viste i Sammenligning med dem fra de for nævnte almindelige Skibe en meget betydelig Fremgang, og tillige en Fremgang fra de Hastighedskurver, som Mr. Haver havde opnaaet ved Model-forsøg i en Prove-Tank. Under disse Omstændigheder bliver de opnaaede Resultater betragtet med stor Tilfredshed af Patenthaverne, da de godtgør, hvad der var paastaat, nemlig forøget Bæreevne, formindsket Kulforbrug, større Styrke af Bygningen og Udelukkelse af Rystelser. »Monitoria» havde 100 Tons mere Last om Bord end noget af dets Søsterskibe af den almindelige Type og havde 140 Tons mere Deplacement foruden en forøget vand Overflade, men ikke desto mindre opnaaede dette Skib en større Fart.

Mr. A. F. Eriesson og Mr. Louis Zollner, Direktorerne for Eriesson Shipping Company og Mr. T. H. Patterson af Firmaet Osbourne Graham and Co., Skibsbyggerne, udtalte alle deres største Tilfredshed med Provetarten med det lastede Skib. De indbudte Gæster, blandt hvilke der var mange Fagmænd, var lige saa tilfreds med Skibets Præstationer. Dette ny Skibs Fremtid vil blive fulgt med største Interesse af alle Skibskonstruktører og Maskinbyggere.

Den 25. ds. løb en Fragtdamp-er, bygget for Regning Dampskibsselskabet Hansa i Bremen, af Stabelen fra Flensborg Skibshygnings-Selskabs Værft i Flensborg. Damp-eren, der maaler 7,500 Tons, fik Navnet »Imkenturm» og har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 416' 0", største Bredde 52' 6", Dybde 31' 0".

Nybygninger, Køb og Salg.

Paa Osbourne, Graham & Co.'s Værft i Sunderland er der fornylig løbet en Fragtdamp-er af Stabelen, som er bygget for

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: 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 Syvasvidde 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 tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1903. Forestaaende Flytning af Lystønde. Thybøen-Kanal, Limfjorden. Den 15de September 1909, eller snarest muligt derefter, vil den hvidmalde Lystønde Nr. 1 i Thybøen-Kanal, som viser rødt Ek-Blink, blive flyttet fra sin nuværende Plads hen SØ, for den S-lige Indgang til Gaasholm-Løb i Linie med dette Løbs Halmprikker og i samme Afstand fra Løbets S-lige Ende som Anduvningsvægen. (Kort Nr. 158. Banske Lods, Side 88. Havne-Lods, Side 113. Fyr-Port., Nr. 58).

1904. Lodsfortøj atter udlagt. Nyord. Smaalands-Farvandet. Nyord Lodsfortøj er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1792. Kjøbenhavn 1909).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1905. Taagesignal uregelmæssigt. Rixhöft. Tyskland. Taagesignalet paa Rixhöft kan foreløbig være uregelmæssigt.

1906. Lys- og Undervands-Klokkelønde udlagt. Jasmund. En rød og sort stribet Lystønde, mærket Jasmund Aussentonne, der viser hvidt Lys med Tre-Før-mærkelser hver 22 Sek., er i 23 m Vand udlagt $1\frac{1}{2}$ Sm Ø, for Kollikerort. Tonden har Undervands-Klokke, hvorpaa hver 30 Sek. slaas Et-Slag, men man kan foreløbig ikke stole paa Signalet. $54^{\circ} 34' 0''$ N. Br. $13^{\circ} 43' 30''$ Ø. Lgd. (Kort Nr. 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 86. Kjøbenhavn 1909).

1907. Baake optøret. Bakenberg. Rügen. Paa den trigonometriske Station Bakenberg paa Rügen N.-Kyst er til Brug ved Opmaning rejst en høj Baake. $54^{\circ} 40' 19''$ N. Br. $13^{\circ} 17' 10''$ Ø. Lgd.

1908. Afmærkning forandret. Libben. Rügen WV. Tønderne Libben J og 9 i Indløbet til Vitter Bodden er flyttet c. 1 Kbl V. hen imod Tønderne Trog A og 1. Mellem Tønderne Libben H og J og mellem 8 og 9 er udlagt et tilsvarende Sømærke.

1909. Midlertidige Fyrs Karakter. Pelzerhaken. Det midlertidige Fyr paa Pelzerhaken viser Et-Blink af 5 å 7 Sek. Varighed hver 50 å 53 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1225. Kjøbenhavn 1909).

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favn til Meter og omvendt faas, snalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor. Ved skriftlig Henvendelse man Svvarporto vedlægges.

1927. Tønde udlagt. Cape Ann. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Spiritønde, Station Rock Tønde Nr. 1, er i 5.3 m Vand udlagt tæt V. for 1. m Klippen i Løbet mellem Tatchel Island og Cape Ann. Fra Cape Ann North Fyr i S. $80\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og fra Cape Ann South Fyr i N. 63° V.

1928. Fyrskibet »Hedge Fence« midlertidig ombyttet. Nantucket Sound. Massachusetts. Fyrskibet »Hedge Fence« Nr. 90 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskeib Nr. 66. Fyr og Taagesignal er uforandret.

1928. Tønde udlagt. Rodgers Rock. Great Peconic Bay. Gardiners Bay. Long Island Sound. En vandret stribet Spiritønde, Rodgers Rock Tønde, er i c. 5 m Vand udlagt ved Ø-Siden af en 2 m Klippe i Great Peconic Bay, fra Robbins Island høje Kant i S. $48\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og fra Robbins Island venstre Kant i S. $3\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø.

1930. Vrag afmærket. New York Upper Bay. Danmærgtøren »Martha Stevens« er sunket i 14 m Vand, mellem Gowanus Flats og Robbins Reef. S. 81° Ø. $\frac{1}{2}$ Sm fra Robbins Reef Fyr. En vandret stribet Klokkefønde er udlagt tæt Ø, for Vraget, hvorfra vises et rødt, fast Fyr. $40^{\circ} 39' 22''$ N. Br. $74^{\circ} 3' 24''$ V. Lgd.

1931. Lystønde udlagt til Forsøg. Gowanus Flats. New York Upper Bay. En rød Lystønde, Gowanus Flats Southwest End Tønde Nr. 12 $\frac{1}{2}$, der viser hvidt, fast Lys, er til Forsøg udlagt 30 m Ø, for Gowanus Flats Southwest End Klokkefønde Nr. 12 $\frac{1}{2}$. Tønden kan inddrages og udlægges uden Varsel.

1932. Lystønde udlagt. Sewall Point Shoal. Hampton Roads. Chesapeake Bay. En sort, spids Lystønde, der viser hvidt Lys med Førmærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Morke 10 Sek., er i 9 m Vand udlagt ud for Sewall Point Spit, fra Old Point Comfort Fyr i S. $32\frac{3}{4}^{\circ}$ V., og fra Thimble Shoal Fyr i S. $59\frac{1}{2}^{\circ}$ V.

Samtidig er Sewall Point Shoal Stumpfønde Nr. 3 inddraget.

1933. Skydeøvelser. Chesapeake Bay. Indtil den 20de September 1909 afholdes Skydeøvelser i Chesapeake Bay paa den Plads, som ligger mellem $36^{\circ} 36'$ N. Br. og $36^{\circ} 46'$ N. Br. $75^{\circ} 13'$ V. Lgd. og $75^{\circ} 28'$ V. Lgd. Skibsførere anmodes om saa vidt muligt at undgaa at komme ind paa Pladsen, naar der skydes.

1934. Fyr forstærket. Tybee. Savannah River. Georgia. Tybee Fyr er forstærket. $32^{\circ} 1' 20''$ N. Br. $80^{\circ} 50' 37''$ V. Lgd.

1935. Fyr forstærket. St. Augustine. St. Augustine Inlet. Florida. St. Augustine Fyr er forstærket. $29^{\circ} 53' 7''$ N. Br. $81^{\circ} 17' 12''$ V. Lgd.

1936. Fyr forstærket. Mosquito Inlet. Florida. Mosquito Inlet Fyr er forstærket. $29^{\circ} 4' 50''$ N. Br. $80^{\circ} 55' 34''$ V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1937. Tønder udlagt. Southwest Pass. Mississippi River. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Indløbet til Southwest Pass er udlagt:

Southwest Pass Entrance sort og hvid lodret stribe Lystønde, der viser hvidt Lys med Førmærkelser, i 16 m Vand, midt for det centrale Løb, $\frac{1}{2}$ Sm uden for Enderne af undervands Dæmningerne, fra Southwest Pass West Jetty Fyr i S. $19\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og fra Southwest Pass East Jetty Fyr i S. 51° V. Southwest Pass Entrance sort og hvid lodret stribe Ljøstønde, tæt ved Lystønden.

Southwest Pass Entrance Bar Spiritønde Nr. 2, $\frac{1}{2}$ Kbl Ø, for Midten af Løbet, fra Southwest Pass East Jetty Fyr i S. $67\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og fra Southwest Pass West Jetty Fyr i S. $7\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø.

22 røde Spiritønder $\frac{1}{2}$ Kbl Ø, for Lobets Midte, med $2\frac{1}{2}$ Kbl indhyrdes Afstand, den yderste ved Southwest Pass Entrance Bar Tønde Nr. 2.

1938. Fyr ødelagt. Texas City Channel. Galveston Bay. Texas. Texas City Channel Fyr Nr. 1 og 1 A er ødelagt i en Storm. De vil snarest muligt blive genopført.

1939. Fyr ødelagt. Lystønder slukket. Galveston. Texas. Baaken til det hvide, faste Fyr paa Yderenden af South Jetty ved Galveston er ødelagt og Fyret slukket.

Fyrene paa 7 Lystoilder i Indløbet til Galveston Harbor er slukket. Skaden vil blive uheldret snarest mulig.

1940. Midlertidigt Fyr tændt. East Guano Cay. Cuba S.-Kyst. Paa East Guano Cay opføres et hvidt og rødt vandret stribet Fyrtaarn. Et midlertidigt hvidt, sandsynligvis fast Fyr, vises fra en Pæl. Synsviddens: c. 6 Sm. 21° 39' N. Br. 81° 3' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1941. Enistelegraf-Station. Valparaiso. Chili. Paa Angeles Point, Tulcahuano Fort, ved Valparaiso, er oprettet en Enistelegraf-Station, som er aaben Dag og Nat. Kaldetogsstaver: W F T. Bølgelængde: 200 m. Virkningsradius: 250 Sm. 33° 1' S. Br. 71° 39' V. Lgd.

1942. Fyr tændt. Salaverry. Peru. Paa Molen ved Sihalverry er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 4 Sm. Det røde og det grønne Fyr paa Molen findes ikke. 8° 14' S. Br. 78° 57' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1943. Forestaaende Tænding af Fyr. Kokino Pulo, Psara. Græske Arkipel. Paa Kokino Pulo, Psara SØ-Pynt, skal tændes et hvidt Blinkfyrt; der hver 5 sek. vises Et-Blink. Flammens Højde: 75 m. Synsviddens: 20 Sm. Hvidt, rundt, 12 m højt Fyrtaarn, der staar 200 m fra Pyntens Yderende. 38° 32' N. Br. 25° 37' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst

1944. Grund furdet, Maintirano. Madagascar V.-Kyst. En Grund med 1 m Vand, hvorpaa det ofte bryder, er fundet 10½ Sm N. 18° Ø. fra Nosy Maroantuly N.-Pynt. 18° 13' 42" S. Br. 43° 59' 57" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1945. Karantænebestemmelser. Norge. — Foruden de tidligere angivne Steder er Fogderierne Kæn, Ønega, Cholmogory og Selenkursk i Guvernementet Arkangel, samt Guvernementerne Vologda, Novgorod, Kurland, Vitelsk og Pskov i Rusland erklæret for kolerasmitet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller by Bog; R: rettet, by Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr. Tyskland:
N Segelhandbuch für die Nordsee. Teil I. Heft II: Das Skagerrak in 4. Auflage. 1909. 3 M. England:
N West Coast of India Pilot, including the Gulf of Mannar, the Maldives and Laccadive Islands. Fifth edition 1909. 3½ sh. Frankrig:
N 5339 De Majunga à Nossi Bé (Côte N. O. de Madagascar).
R 135 Belle Ile. Entrée de la baie de Quiberon. (Côte Ouest de France). Edition de mai 1909.
R 3530 Port de Quim-Hone ou Thi-Nai. (Côte d'Annam). Edition de juin 1909.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuherth, afg. Antwerpen 23./8. hertil. — Alexandra, Nielsen, afg. Dartmouth 23./8. hertil. — Algarve, Borries, ank. hertil 22./8. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Bergen 25./8. nordpaa. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Petersborg 18./8. — Antwerpen, Madsen, ank. Havre 24./8. — Arkansas, Petersen, ank. Bathurst 24./8. — Arno, Strubberg, ank. Riga 26./8. — Aurora, Fischer, ank. Riga 24./8. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Gibraltar 22./8. for Marseille. — Beira, Lunge, afg. Denia 24./8. til Malaga. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansund 21./8. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Gioja 19./8. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 23./8. — Dagmar, Bogvad, afg. Petersborg 22./8. hertil. — Douro, Soberg, afg. Lissabon 26./8. til Oporto. — Eshjerg, Struve, ank. Libau 23./8. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 17./8. til New York. — Fredrik, Thomsen, ank. hertil 25./8. — Garonne, Kromann, ank. Trångsund 25./8. — Georgios I, Sorensen, ank. Libau 22./8. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 26./8. til Kristiania. — Hengest, Iversen, ank. Pillau 25./8. — Hjelm, Sorensen, afg. herfra 25./8. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Livorno 24./8. til Neapel. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 19./8. — Kusan, Hansen, pass. Hottelau 24./8. for Libau. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 26./8. — Kiew, Jorgensen, ank. Dunston 19./8. — Kursk, Gommessen, ank. Havre 25./8. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 25./8. — Loire, Craignou, afg. La Rochelle 24./8. til Dunkerque. — Louise, Kruse, afg. London 24./8. til Newcastle. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 21./8. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Smyrna 25./8. — Moskø, oplagt. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. Petersborg 16./8. — Nordjylland, Jacobus, ank. Rotterdam 25./8. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 24./8. — Omsk, Harder, afg. Hull 24./8. til Libau. — Oscar II, Hempel, afg. New York 19./8. til Kristiansund. — Perm, Christensen, ank. Libau 19./8. — Pregel, Iversen, afg. herfra 24./8. til Antwerpen. — Riberhuus, Bonnellykke, afg. herfra 24./8. til Riga. — Saga, Wilberg, pass. Brunsbüttel 24./8. hertil. — Saxo, Larsen, oplagt. — Seine, Damp, afg. herfra 20./8. til Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 6./8. til Buenos Aires. — Tiber, Beck, afg. Kram-

fors 26./8. til Husum. — Tyr, Thaning, afg. herfra 24./8. til Windau. — United States, Wulff, ank. New York 24./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, pass. Port of Spain 17./8. for River Plate. — Michail Ontehoukoff, Harboe, afg. Troon 14./8. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Chatham 18./8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Petersborg 13./8. — Helmer Moreh, Thorsøe, afg. Miramichi 24./8. til Browhead f. O. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kronstadt 20./8. — Pawel Andrejef, Tarnobek, ank. Riga 19./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Llanely 19./8. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 18./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 22./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hungerburg 25./8. — Nawa, Dahl, ank. Archangel 17./8.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Methil 23./8. — Nancy, Th. Nielsen, passeret Gibraltar 22./8. for Grimsby. — Nautik, N. Nielsen, ank. Alicante 23./8. — Nordsoen, Skou, passeret Helsingør 22./8. for Ghent. — Nexos, Basse, afg. Sharpness 24./8. til Garston. — Ellen, Hansen, ank. Raumo 22./8. — Fylla, Christensen, ank. Barrow 23./8. — Hebe, Gregersen, ank. Reval 21./8. — Inger, Larsen, ank. Newport 23./8. — Johanne, Thogersen, pass. l'Quessant 23./8. for Grimsby. — Laura, Petersen, ank. Lissabon 24./8. — Napoli, Briench, ank. Sevilla 23./8. — Bodil, Uldall, ank. Huelva 22./8. — Dagmar, Mathiasen, afg. Hamburg 23./8. til Methil. — Norma, Schiff, ank. Cherbourg 22./8. — Alfa, Sorensen, ank. Southampton 23./8.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Königsberg 11./8. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Riga 22./8. — Hamlet, Jorgensen, afg. Riga 20./8. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 9./8. — Rolf, Reese, afg. Petersborg 21./8. — Niels R. Finzen, Olsen, ank. Petersborg 17./8.

Højmdal. Anine, Leth, ank. Memel 23./8. — Helga, Vanben-Hansen, ank. Riga 22./8. — Martha, Christensen, ank. Sundswall 24./8. — Elna, Ratje, afg. Omega 17./8. — Therese, Pedersen, ank. Antwerpen 22./8. — Simone, Møller, afg. Grangemouth 24./8. — Jeanne, Löffler, ank. Wismar 23./8. — Vera, Riso, afg. Riga 24./8. — Daisys, Lagesen, afg. Rouen 23./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Ghent 19./8. — London, Bom, afg. Swinemünde 24./8. til Methil. — Paris, Tholander, ank. Riga 20./8. — Bryssel, Kaus, afg. Windau 20./8. til Hull.

Mercur. Berlin, Andersen, afg. Riga 21./8. til Dordrecht. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 20./8. — Roma, v. Thun, afg. Blyth 20./8. til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, afg. Emden 23./8. — Russia, Poulsen, ank. Hull 23./8. — Carl Heekshor, Starck, ank. Neufahrwasser 18./8. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 12./8. — Normannia, Eriksen, ank. West Hartlepool 21./8. — Euxinia, Land, afg. Filadelfia 15./8. — Canadia, Jespersen, afg. New Orleans 24./8. — Livonia, Skov, ank. Kronstadt 21./8.

Østerseen. Cimbria, Poulsen, ank. Filadelfia 21./8. — Patricia, Dam-Larsen, afg. Methil 19./8. — Gratia, Sorensen, afg. Methil 19./8. — Astoria, Neergaard, ank. Pensacola 16./8.

Union. Frisia, Nielsen, afg. West Hartlepool 21./8. — Gallia, Nielsen, ank. Kronstadt 19./8. — Caledonia, Jørgensen, ank. Ghent 20./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Burntisland 21./8. — Kotonia, Rasmussen, afg. Cardiff 19./8.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Vejle 25./8. — Granaria, Jørgensen, ank. Baltimore 7./8. — Carbonia, Mathiesen, afg. Petersborg 24./8. — Estonia, Winckler, ank. Kronstadt 25./8.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Altona 25./8. — Selandia, Troensegaard, ank. Bruges 25./8. — Scælia, Jensen, afg. Methil 18./8. — Frumentia, Andersen, ank. Wiborg 19./8. — Boseia, Skovgaard, afg. Blyth 24./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 18./8.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Kjøbenhavn 24./8. til Petersborg. — Brattingsborg, Svendsen, afg. Rouen 24./8. til Sunderland. — Flynderborg, Andersen, afg. Windau 21./8. til Amsterdam. — Fredensborg, Fischer, ank. West Hartlepool 20./8. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Tync 21./8. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Petersborg 20./8. — Kronborg Jensen, ank. Huelva 15./8. — Rosenborg, Schultz, afg. Petersborg 22./8. til West Hartlepool. — Skanderborg, Jensen, afg. Petersborg 22./8. til Lübeck. — Stegelborg, Lund, afg. St. Raphael 13./8. til Stettin. — Stjerneborg, Lund, afg. Petersborg 24./8. til Velzen. — Søborg, Hansen, ank. Tornea 18./8. — Uranienborg, Schmidt, ank. Memel 15./8.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Kjøbenhavn 24./8. til Petersborg. — Klamuenborg, Winther, ank. Kronstadt 20./8. — Marselishorg, Larsen, ank. Rouen 24./8. — Silkeborg, Pedersen, afg. Sunderland 25./8. til Kjøbenhavn. — Skodsborg, Agerlin, ank. Huelva 17./8. — Tuborg, Schmidt, ank. Antwerpen 15./8. — Ulfborg, Jørgensen, ank. Rotterdam 18./8. — Vordingborg, Palsho, afg. Ghent 22./8. til Stettin.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Nantes 22./8. — Dansborg, Sorensen, ank. Kjøbenhavn 21./8. — Jægersborg, Larsen, afg. Petersborg 21./8. til Ghent. — Kallundborg, Nielsen, ank. Repola 20./8. — Taarnborg, Matzen, ank. Bouess 22./8.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Ghent 24./8. til Grangemouth.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Calais 22./8.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, ank. Nantes 20./8.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Hungerburg 24./8. til Rotterdam. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Odense 25./8.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Methil 21./8.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, afg. Petersborg 25./8. til Ghent.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, pass. Quessant 13./8. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 24./8. til Shanghai. — Indien, Berg, ank. Hankow 20./8. — Siam, Cortsen, afg. Colombo 18./8. til Port Said. — Samui, Licht, pass. Dungeness 19./8. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Ravn, afg. Suez 4./8. til Colombo. — Bandon, Thomsen, afg. Sabang 23./8. til Port Said. — Pangau, Knudsen, pass. Tarifa 20./8. til London. — Cambodia, Christensen, afg. Newcastle 5./8. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 14./8. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 13./8. til London.

Æra. Energi, Svane, ank. Råfsø 21./8. — Emanuel, Hansen, ank. Frederikshavn 22./8. — Enigheden, Jensen, ank. Holmsund (Umeå) 25./8. — Erindring, Nielsen, ank. Brahestad 25./8.

Torm. Sara, Jensen, ank. Dunkerque 21./8. — Helene, Sorensen, ank. Kjøbenhavn 18./8. — Agnete, Petersen, afg. Ghent 24./8. — Hermia, Hansen, ank. Rotterdam 22./8. — Alice, Schultz, ank. Odense 22./8.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Hull 23./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Kronstadt 6./8. — Urania, Clausen, afg. Wiborg Distrikt 20./8. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 14./8. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Hull 18./8. — England, Andersen, afg. Methil 24./8. — Holland, Poulsen, afg. Libau 21./8. — Rusland, Madsen, ank.

London 21./8. — Europa, Hansen, ank. Grangemouth 21./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Calais 24./8. — Dronning Olga, Petersen, ank. Hull 20./8.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Hamburg 24./8. — Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 17./8. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 21./8. — Washington, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 25./8. — Nivingssten, Svendsen, afg. Kjøbenhavn 25./8.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Ghent 23./8. — Skulfaxe, Vilend, afg. Frederikshavn 24./8. til Ghent. — Rimfaxe, Faber, afg. Leith 25./8. til Kjøbenhavn. — Schach Steenberg, Theilund, afg. Frederikshavn 25./8. til Kings Lynn.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Ijo Ruytta (Finland) 23./8. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Trångsuud 18./8. — Ove Gjedde, Jans, ank. London 23./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 24./8. — Freja, Nielsen, ank. Skelskor 25./8. — Vera, Thing, ank. Burntisland 23./8.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Ghent 23./8. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 21./8.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Fleetwood 21./8. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ghent 19./8. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Blyth 24./8. — St. St. Blicher, Christensen, passeret Kjøbenhavn 25./8. nordg. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Cardiff 24./8. — G. Koch, Jørgensen, afg. Swinemünde 24./8. — Hans Tavsens, Klaborg, passeret Kjøbenhavn 24./8. nordg. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Antwerpen 25./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Burntisland 25./8. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Velzen 24./8. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Himango 25./8. — Ajax, Brørsen, ank. Fahrwasser 24./8.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, afg. Skive 22./8. til Kristiansand. — Ætna, Pedersen, ank. Esbjerg 23./8.

Rønne. Amalie, er ank. til Tommerubben. — Leif, ank. Nyborg 16./8. — Ane Cathrine, ank. Aalborg 17./8. — Argus, ank. Ronne 17./8. — Magnus, er ank. til Kalmar. — Herman Olsen, er ank. til Allinge. — Næstved, er ank. til Vang. — Prøven, er ank. til Karlskrona.

Svendborg. Lindhardt, Madsen, ank. Courcelles 19./8. — Severine, Hansen, ank. Aalborg 19./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aarhus 19./8. — Fulvia, Petersen, ank. Neder Kalix 19./8. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Södertelje 19./8. — Britannia, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 20./8. — Neptunus, Jensen, ank. Umeå 18./8. — Cimbria, Nielsen, ank. Travemünde 18./8. — I. Lotz, Hansen, ank. Dunkerque 18./8. — Ellen, Andersen, ank. Kjøbenhavn 18./8. — Karl Mørk, Mortensen, pass. Kjøbenhavn 18./8. — Ludvig, Jørgensen, ank. Fredericia 18./8. — Primula, Carlsen, ank. Stege 19./8. — Esther, Petersen, ank. Karlskrona 21./8. — Roma, Jensen, ank. Stege 20./8. — Danmark, Huusfeldt, ank. Drobak 21./8. — Yrsa, Olsen, ank. Drobak 21./8. — Laura, Bang, ank. Sunderland 22./8. — Gefion, Rasmussen, ank. Rostock 22./8. — Activ, Mouritzen, ank. Charleston 19./8. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Vasa 21./8. — Peter, Jørgensen, ank. Bergquare 22./8. — Confidence, Mouritzen, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Kruse, Nielsen, ank. Lissabon 21./8. — Jens, Eriksen, ank. Ørnskjoldsvik 21./8. — Niels Juel, Olsen, ank. Charlestown (Cornwall) 23./8. — Union, Olsen, ank. Umeå 23./8. — Emanuel, Bentzen, ank. Caen 23./8. — Triton, Nielsen, ank. Aarhus 23./8. — Yrsa, Sorensen, ank. Karrebekskinde 24./8. — Valdemar, Andreasen, ank. Abo 23./8. — Mine, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 25./8. — Fylla, Rasmussen, ank. Charlestown 25./8. — Sophie, Mikkelsen, ank. Haparanda 24./8. — Olga, Rasmussen, ank. Korsor 25./8. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Odense 25./8.

Æra. Bien, Petersen, ank. Pillau 21./8. — Ami, Christensen, ank. Frederiksstad 23./8. — Kiara, Christensen, ank. Drobak 23./8. — Hermod, Dreimann, ank. Montrose 23./8. — Veritas, Staugaard, afg. Dysart 21./8. til Casablanca. — Johanne, Østermann, ank. Dieppe 22./8. — Klaudia, Aaberg, afg. Colon 22./8. — Phoenix, Rasmussen, ank. Westbay 22./8. — Maren, Albertsen, ank. Kristiansand 22./8. — Lorenz, Levinsen, ank. Itzehoe 24./8. — Laura, Jensen, ank. Twillingate (N. F.) 23./8. — Nauta, Stærke, ank. Twillingate 23./8. — Rigmor, Petersen, ank. Ronne 24./8. — Vera, Clausen, afg. Weener 22./8. til Wemyss. — Mars, Stegmann, ank. Reykjavik 23./8. — Bertha, Madsen, ank. Ronne 24./8. — Karoline Kock, Rasmussen, afg. Maracaibo 24./8. til Hamburg. — Forældres Minde, Christensen, ank. Saundersfoot Bay 24./8. — Hans, Knudsen, ank. Aalborg 24./8. — Mathilde, Hansen, ank. Sundswall 24./8. — Zeus, Sorensen, ank. Stralsund 25./8. — Hosanna, Raahauge, ank. Wemyss 25./8.

INDHOLD:

So- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, d. 27. August 1909. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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 p. a. 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 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>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Iøbryder.</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>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermanederne halv Havneafgift</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hoved-sagentlig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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, 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 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, Ophalingsbedding 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. 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.

	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 de nyLodstakster 1903. Bugsering efterAftale.	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 Dyb-gaaende.	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 tilsvarende 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 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.
Nakskov.	Indtil Slotet 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshejde 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 Bugserband til billige Takster.	Ballastafgift 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Hejde over dæglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. Lodsafgifter. Dampskibesom anløber for Kulforsyning betaler 10 Ø.pr. Netto Ton for Indg. og er fri forUdg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i 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 Havn en med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshejden 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. Hejde 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 Ørode, 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.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra 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 besørges af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. 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 besørges af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons 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 og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhal-plads 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 Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der 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 Arbejdsformænd (Stevendor).	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-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- 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.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndbejer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshejden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt 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 køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Aug. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93 3/4 - 93 1/2	93 1/2	93 3/4
Danmark			
Norden		85 1/4	86
Kjøbenhavn		22	23
Carl		73 3/4	74 1/2
Dannebrog		79	80
Skjold		49 1/2	50 1/2
Urania			
Union		20 1/2	25
Dampsk. af 1898		78 3/4	79 1/2
Hejmdal		90 1/2	92
Østasiatiske	184 - 183 3/4	184	184 1/4
Østersøen			
Nordøen			
Gorm		74	79
Torm	55	54	58
Inga		18	30
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			37
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	44 - 43 3/4	43 3/4	44
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.		96	98
3 1/2 % Husejer Kreditk.		88	88 3/4
3 1/2 % Kbhvns. Kreditf.		90 1/4	91 1/4
4 % — — 2. Serie.		96	96 3/4
4 % — — 1. —		97	97 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.		90 1/4	91 1/4
4 3/4 % — — 7. —		95 3/4	96
3 1/2 % Landkreditk.		93	94
4 % Østift. Kreditf.		96	96 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		154 1/2	156 1/2
Privatbank	108 1/4 - 108	108	108 1/4
Landmandsbank		132 3/4	133 1/4
Handelsbank	136 1/2 - 1 1/4	136 1/4	136 3/4
Grundejerbank	44 - 44 3/4	43 1/2	44
Burm. & Wain	90 1/4 - 90	90	90 1/4
Helsingørs Jærnsk.		93 3/4	94 1/2
Sukkerfabr.		273 1/2	275
Bryggeri Aktier	154 3/4 - 1 1/2	154 1/2	154 3/4

Vekselkurser d. 25. August 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.17	18.14
Paris	72.25	
Amsterdam	150.35	
Wien	76.00	

Notering paa Berlins Børs d. 25. August 1909.

Russiske Noter	217.10
4 % Russiske Consols	91.00
3 1/2 % — Boden Kredit	84.00
5 % Mexikanske 1899	102.60
5 % Rumænske Stats	102.00
4 % — — 1890	94.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 193,000, „Skjold“ 2,000, „Dampsk. af 1898“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 300,000, „Østasiatisk“ 194,000, „Norden“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

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 Oey, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs

 Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's

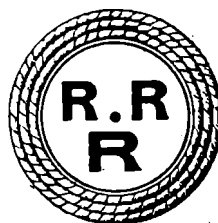
 bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Tel. 3283



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Ståltøve

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Dansk Lloyd“.

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.
Carlsboffermann, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

1 Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenzure. Telefon-Nr. 42

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udjærrelse 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, 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

relf. Blikkenslager. 3876

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsproviauteringsforretning
Urtekram- & Færvæhandel.
Havnegade 37, Næskov.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5562

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Tak-Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clseifert.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviauterer

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr. „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Skibsmæglerkontor

eller

Dampskibsekspedition.

Et ungt Menneske, med 3 1/2 Aars Uddannelse paa et Skibsmæglerkontor og Dampskibsekspedition i Provinsen, søger Plads snarest paa et lignende Kontor, helst i Udlandet. Har Præliminæreksamen, gode Sprogkundskaber (Tysk og Engelsk). Øvet Korrespondent. Godt Kendskab til Sejlerbefragtning. Billet, mrk.: „C. T. 350“, modtager „Dansk Søfartstidende“.



Forstædernes

Prima Rugbrød

til

Skibsproviauterer.

Telefon 4922

Brødfabrikker

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

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.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 74.

Forestaaende Tænding af Fyr. Færøerne.

Den 15. September d. A. tændes Strænder Fyr paa Østøer. Fyret ligger 260 m S. 20 V. fra Sjøv Kirke. Fyret er et Lynfyret og viser Et-Lyn hver 3 Sekunder, Lys c. 1/3 Sek., Mørke c. 2 2/3 Sek. Lyset er rødt fra c. N. 55° Ø. til S. 89° Ø., grønt fra S. 89° Ø. til S. 11° Ø., hvidt fra S. 11° Ø. til c. S. 5° Ø. Fyret vises fra et firkantet 3,9 m højt, hvidt Træhus med rød vandret Stribe. Flammens Højde: 24 m.

Synsvidde og Lysevne for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys: 9 Sm., 6 Sm. og 4 1/2 Sm. Linseapparat af 6. Orden. Beliggenhed 62° 6' 56" N. Br., 6° 44' 45" V. Lgd. Forinden Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg.

Sumbø, Hestø og Myggenæs Fyr kan ligeledes forinden deres Tænding brænde til Forsøg.

Marineministeriets Admirallits Departement, den 30. August 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Fyr i Uorden. Taars. Store-Bælt.

Taars Fyr er i Uorden. Det vil snarest muligt atter blive bragt i Orden.

Marineministeriets Admirallits-Departement, den 30. August 1909.

Kjøbenhavn, d. 31. August 1909.

Efter hvad vi erfarer har Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 udsendt nedenstaaende Skrivelse til en Række Foreninger. Vi skal senere komme tilbage til denne Sag.

Indenfor den nautiske Stand er der til forskellige Tider fremkommen Ønsker om et varigt Samarbejde mellem Landets nautiske Foreninger med det Formaal for Øje at tage alle saadanne Spørgsmaal op til Drøftelse, som i alleregentligste Forstand har Betydning for hele Standen.

I den Anledning har Bestyrelsen for »Den alm. danske Skibsførerforening af 1874« besluttet at rette følgende Spørgsmaal til samtlige Landets nautiske Foreninger:

»Vil den ærede Forening bifalde Tanken om Oprettelsen af et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger?«

Et saadant Fællesraad har man tænkt sig bestaaende af Delegerede fra samtlige Foreninger, saaledes at Antallet direkte bestemmes af disses Medlemsantal; endvidere har man tænkt sig, at andre maritime Foreninger, hvis Interesser paa visse bestemte Punkter falder sammen med de nautiske Foreningers, skulde efter Raadets for hvert enkelt tagne Beslutning og efter Indbydelse af dette have Adgang til Moderne. Vedkommende Forening skulde da have Ret til at lade sig repræsentere efter samme Forhold som de nautiske og med fuld Stemmeret.

Man har ment det formaalslignende paa nærværende Tidspunkt at fremsætte Tanken om Dannelsen af et saadant »Fællesraad«, og skal i saa Henseende pege paa, at for mange andre Samfundslag har det længe staaet klart, at Samarbejde og Sammenslutning — indenfor bestemte Grænser — imellem Organisationer, der har samme sociale Interesser, har været betragtet som en Nødvendighed for at sikre Standens ellers Fagets kraftige og sunde Udvikling.

Uden at komme ind paa Enkeltheder, skal man i Korthed henvise til, at saadanne for Standen vigtige Spørgsmaal som Sølovenes Revision, Navigationsvæsenets Ordning, Løven om Lastelinier o. s. v. i en nær Fremtid vil blive forelagt Rigsdagen eller tagne op til Behandling i »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«.

Endvidere skal man henlede Opmærksomheden paa, at et saadant »Fællesraad« i langt højere Grad end de enkelte Foreninger vilde kunne tage Initiativet til Behandling af saadanne Spørgsmaal som f. Eks. Skibsbesætningernes Størrelse, statsordnet Pension for Søfarende, fraværende Sømands Stemmeret og lignende.

Man har tænkt sig, om fornøden Tilslutning til denne Tanke skulde opnaas, at indkalde til et forberedende Møde medio September med en nærmere fastsat Dagsorden. Mødet kunde maaske, om ikke andre Forslag skulde fremkomme, afholdes i Svendborg.

I Haab om at den ærede Forening vil give denne for Standen vigtige Sag sin Tilslutning, beder man Dem i en nær Fremtid til undertegnede Forening at indsende Deres i denne Henseende tagne Beslutning.

P. B. V.
H. V. Bang,
Formand.

Druknet. Hillerød, 27. August. (Ritz. Bur.) Tremastet Skonnert »Emanuel« af Ærøskjøbing, paa Rejse fra Dunkerque til Holbæk med Oljekager, har anløbet Frederiksværk og rapporteret, at Skibets Kaptajn, Eriksen, er faldet over Bord i Vesterhavet og druknet. Ulykken skete ved Midnat. En halv Times Tid efter Vagtafløsningen savnede Kaptajnens Søn, der stod til Rors, sin Fader, men da det var bælgnørkt, og man

antagelig var kommen for langt fra Ulykkesstedet, blev der ikke gjort noget Redningsforsøg.

Faldet over Bord. Aalborg, 27. August. (Ritz. Bur.) Hertil er indløbet Meddelelse om, at Styrmand V. Secher Hansen af Aalborg, 29 Aar gammel, den 13. April i Aar under Storm er falden over Bord fra den engelske Dampner »Auldgirth« af Liverpool paa Rejse til Australien.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 26. August. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 6,000 Kr. med Renter fra 18. Maj d. A. for Bjergning af Dampneren »Carl Albert« af Stettin, der den 30. Marts d. A. grundstødte paa Landgrunden Vest for Saltholm paa Rejse fra Antwerpen til Stettin med en Lading Fosfat.

Dampskibenes Størrelse. Hvor meget de transatlantiske Dampneres Størrelse er vokset i Aarenes Løb fremgaar af følgende Liste:

	Brutto Reg.-Tons	Hastighed Sm.
1819 »Savannah«	350	4
1838 »Sirius«	700	7
1840 »Britannia«	1,154	8½
1850 »Asia«	2,226	12½
1862 »Scolia«	3,871	14,4
1874 »Bothnia«	4,556	13,8
1881 »Servia«	7,392	16,7
1888 »New York«	10,798	20
1893 »Campania«	12,950	22
1896 »Pennsylvania«	13,333	13½
1897 »Kaiser Wilhelm der Grosse«	14,349	23
1900 »Deutschland«	16,502	23½
1901 »Celtic«	20,904	16
1903 »Baltic«	23,876	16
1905 »Kaiserin Auguste Victoria«	24,581	17
1907 »Mauretania«	31,938	24½
1911 »Olympic«	45,000	21

Tilsit Handelskorporation har udtalt sig for Bygningen af en Havn for Trælasthandel i Tilsit, fortæller »Hamb. Corr.« Bestyrelsen har indledet de forberedende Skridt til Planens Realisation ved at lade udarbejde et tidssvarende Projekt og Overslag over de omtrentlige Omkostninger. Havnen skal forbindes med Memelloden ved en Kanal af 60 Meters Bredde. Det Areal, der skal udbygges, udgør c. 1,047,000 Kvadratmeter, og de tilgrænsende Arealer, der skal reserveres til industrielle Anlæg, vil komme til at udgøre 1,327,500 Kvadratmeter. Havnebassinets skal kunne oplage 450 Tømmerlaadninger paa en Gang, og Anlægsomkostningerne beløber sig til c. fem Millioner Mark.

Et nyt Dæmningsprojekt ved de store amerikanske Søer. En international Vandvejskommission vil om kort Tid fremsætte et Forslag om Inddæmning af Niagarafloden for de interesserede Regeringer, fortæller »Hamb. Corr.« Et Projekt, som denne Kommission har beskæftiget sig med i aarevis. I Høstmaanedens synker nemlig Eriesøens Niveau regelmæssig c.

to Fod, hvad der berører Skibsfarten meget føleligt og, paa Grund af de store Dampere's stedse voksende Dybgaaende, endogsaa begynder at blive farligt. Man vil afhjælpe dette Onde ved Dæmningsanlæg ved Niagara. Disse skal anbringes lige overfor Buffalo og Fort Erie og vil komme til at koste c. 20 Millioner Mark. Udgifterne skal afholdes af den amerikanske og den kanadiske Regering i Fællesskab.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Trælastfarten paa Østersøen. — En Strejkeklausul i Certepar- tierne behøves.

Den svenske Arbejderkrise vil naturligvis ogsaa øve sin skadelige Indflydelse paa Skibsfarten, og navnlig midlertidig lamme Trælastfarten paa Østersøen, i hvilken saa mange danske og svenske, men ogsaa adskillige norske Skibe er interesseret. Talrige Forespørgsler, som Foreningen i den senere Tid har faaet fra Medlemmerne med Hensyn til deres Stilling under Certepartierne, viser, hvor aktuelle visse Spørgsmaal i denne Forbindelse er bleven. Spørgsmaalene gaar især ud paa at faa oplyst, hvor vidt Rederiet, skønt Skibet ikke kan faa Last, er forpligtet til at sende det til Lastepladsen og lade det ligge der paa ubestemt Tid, indtil regelmæssige Arbejdsforhold atter indtræder, og Afskiberne sættes i Stand til at levere Last. Der er hertil kun at sige, at Foreningen ingensinde har set noget Trælast-Certeparti, som direkte eller indirekte giver Rederen Adgang til at nægte at sende Skibet til Lastepladsen, fordi der hersker Lockout eller Strejke, som umuliggør Lastens Levering. Selv om det ved Certepartiet er bestemt, at Lockouten og Strejken skal være gensidig undtagen, saa betyder dette ikke, at Rederiet kan undlade at sende Skibet til Lastepladsen. Meningen er blot, at ligesom Afskiberne er fri for Ansvar for Ophold, som skyldes en af nævnte Aarsager, saaledes er Rederiet paa samme Maade ansvarsfrit, naar der blandt dets Folk udbræder Strejke eller erklæres Lockout, som gør det umuligt for dette at opfylde Kontrakten, men det siger sig selv, at den Omstændighed, at Savbrugene ikke kan levere Last, ikke hindrer Rederiet fra at sende Skibet til Lastepladsen og lade det vente dér, indtil Lasten kan blive leveret. Der er dernæst adskillige Rederier, som mener, at naar Skibet har ligget sine Lastedage og Overliggedage, kan Rederiet betragte Kontrakten som ophævet og søge anden Beskæftigelse for Skibet, men dette beror atter paa en Misforstaaelse. I alle moderne Certepartier findes der en Klausul, hvorefter de Dage, hvor Lastningen hindres ved Lockout eller Strejke, ikke skal medregnes til Lastedagene. Saadanne Klausuler forekommer ogsaa i Trælastcertepartierne, og det følger deraf, at Lastedagene overhovedet ikke begynder at løbe, forinden Lockouten eller Strejken er afsluttet. Dette er Sagens retslige Side, for saavidt der kan siges noget derom i Almindelighed uden at gaa ind paa den enkelte Kontrakt, hvis specielle Betingelser naturligvis i det enkelte Tilfælde vil være afgørende. Man vil herefter være paa det Rene med, at Rederens Stilling er i høj Grad utilfredsstillende. Det var netop derfor, at Nordisk Skibsrederforening i sin Tid rettede en Henvendelse til The Baltic and White Sea Conference om, at tage Arbejdet op for at faa indsat en Strejkeklausul, hvorved Redernes Stilling under en Strejke blandt Last- og Lossearbejdere kunde blive noget mere rimelig, end den er nu. Konferencen tog straks denne Opgave op og løste den med megen Dygtighed, dog foreløbig kun for Kulcertepartiets Vedkommende. Der findes nu en fuldstændig Strejke-

klausul trykt bag paa Ballconcertepartiet, og denne lægges saavidt Foreningen ved uden Vanskelighed til Grund ved Fragtslutninger. Ved denne Klausul er der netop blandt andet taget Hensyn til at opløse det urimelige Forhold, at Rederen skal være forpligtet til at sende Skibet til Lastepladsen og lade det ligge dér paa ubestemt Tid og vente paa Afslutningen af en Strejke eller Lockout. Det maa haabes, at Konferencen med ligesaa megen Energi og Held vil optage Arbejdet for en tidsmæssig Klausul af lignende Art for Trælastfarten paa Østersøen.

Foreningen har ovenfor forklaret den retslige Stilling, saavidt dette er muligt uden Hensyn til den specielle Kontrakt. Deraf følger naturligvis ikke, at et Rederi i ethvert Tilfælde vil sende Skibet til Lastepladsen. Et Rederi vil anstille Beregninger over, hvad der betaler sig bedst, og derefter bestemme, enten Skibet skal sendes til Lastepladsen for at ligge dér en uberegnelig Tid, eller om der skal søges anden Beskæftigelse for det, hvorved Rederiet altsaa bryder Kontrakten og paadrager sig Ansvar overfor Befragterne. Først og fremmest vil Rederne naturligvis forhandle med Befragterne om en rimelig Ordning, men hvis det ikke lykkes at faa en saadan i Stand, vil de sikkert i de fleste Tilfælde staa sig ved at anbringe Skibet andet Steds, og vente med at opfylde Kontrakten og sende Skibet til Lastepladsen, indtil Lockouten eller Strejken er afsluttet. Hertil maa det da nøje bemærkes, at der endnu findes enkelte Certepartier, som indeholder den farlige Klausul. — der burde banlyses fra ethvert Certeparti. — hvorefter den, der bryder Kontrakten, skal betale sin Medkontrahent det fulde Fragtbeløb.

I Syndikatecertepartiet saavel som i Scandincertepartiet findes naturligvis den moderne Klausul, hvorefter den Part, der bryder Kontrakten, kun skal betale det bevislige Tab i Erstatning, men endnu forekommer der, som sagt, Certepartier, hvorefter Rederiet, naar det undlader at sende Skibet til Lastepladsen er pligtig til at betale det fulde Fragtbeløb. Det er ganske vist saaledes, at denne Klausul ikke tillægges nogen Betydning ved britiske Domstole, men det er ikke saaledes i andre Lande. Der vil man fortolke Klausulen efter dens Ordlyd, og der vil Rederne saaledes risikere at komme til at betale det fulde Fragtbeløb som Erstatning, dersom de bestemmer sig til at bryde Kontrakten ved ikke at sende Skibet til Lastepladsen, førend normale Arbejdsforhold er indtraadt.

Manøvrer i Taage.

»Shipp. Gaz.«s Kommentar til »Hejmdal«-Sagen.

En Kollision mellem to Dampere, af hvilke den ene er en Orlogsmand, ventes i Almindelighed at frembyde Spørgsmaal af Interesse og mulige Vanskeligheder ved Retsafgørelsen, dersom Sagen kommer for Retten, skriver »Shipp. Gaz.«

»Hejmdal«-»Astrakhan«-Sagen synes imidlertid nærmest at have været et ganske almindeligt Tilfælde, og der er meget lidt at lægge Mærke til ved Dommen.*) Dog er der et Par Punkter i denne, som det er værd at overveje. Kollisionen fandt Sted ved Lappegrundens Fyrskib i Øresund under en meget tæt Taage, idet intet af Skibene blev set fra det andet førend i en Skibslængdes Afstand. »Hejmdal«, der er en dansk Krydser af 1.341 Tons Displacement, styrede Kurs S. t. Ø. misv., og »Astrakhan«, en engelsk Dampere paa 2.236 Netto Reg.-Tons, styrede N. ¼ V. efter Dommerens Mening, uagtet Vidneudsagnene i Retten var modsigende og forarsagede denne en hel Del Bryderier. Da Kurserne indenfor mindre end en Streg er modsatte, og da »Astrakhan« ramte »Hejmdal« paa

* Dommen fandtes gengivet i *Dansk Søfartstidende* Nr. 60 d. A.

Styrbords Side under en Vinkel af c. fire Streg, saa maa enten det ene eller begge Skibe have ændret den oprindelige Kurs. Selvfølgelig beskylder de gensidig hinanden herfor. »Hejmdal« for at have givet Styrbords Ror og »Astrakhan« for at have givet Bagbords Ror, ligesom de ogsaa beskylder hinanden for utilbørlig Fart.

»Hejmdal« synes oprindeligt med halv Kraft at have gjort 8 Mils Fart, men da den kom ind i Taagen, gik den langsomt, og da den et Minut senere første Gang hørte »Astrakhan«s Fløjte, stoppede den Maskinen. Derefter hørte den igen »Astrakhan«s Fløjte, hvorefter den to Gange gav Styrbords Ror, $\frac{1}{2}$ Streg hver Gang, og sluttede saa Roret. Da den fem Minutter senere saa »Astrakhan«, bakkede den sin Maskine med fuld Kraft. »Astrakhan« var en langsommere Baad. For halv Kraft gjorde den c. 6 Mils Fart, og for langsom c. fire Mil. Den synes ogsaa at have gaaet for halv Kraft, til den kom ind i Taagen, og da at have sat sin Maskine paa »langsom«. Den gik nu med fire Mils Fart, til den hørte »Hejmdal«s Fløjte, hvorefter den stoppede sin Maskine. Et Minut senere kom »Hejmdal« til Syne, hvorefter »Astrakhan«s Maskine blev kastet »Bak«, men $\frac{1}{2}$ Minut senere fandt Kollisionen Sted.

Det første Spørgsmaal, som paatrænger sig, angaar den paastaede Ændring af Kurs. »Hejmdal« blev beskyldt for fejlagtig at have givet Styrbords Ror, og det er *in confesso*, at den gav Styrbords Ror. Grunden hertil var, at den efter »Astrakhan«s Fløjte sluttede, at denne vilde passere paa Styrbords Side af »Hejmdal«. Det blev lidligere anset for at være urigtigt at manøvrere i Taage for et Skib, som man havde hørt men ikke set, men der er blevet givet friere Spillerum nu. Det er ikke absolut galt, men der er ikke Tvivl om, at den Officer, der som Fører af et Skib bruger denne Manøvre, paalægger sig et alvorligt Ansvar. Hvis han giver en saadan Ordre, fordi han har bedømt Situationen fejlagtig, og Manøvreren fremkalder eller bidrager til at fremkalde en Kollision, saa vil hans Skib blive kendt skyldigt. »Hejmdal« synes at have været heldig i dette Tilfælde. Retten fandt, at dens Fører tog Fejl ved at mene, at »Astrakhan« vilde passere paa den Styrbords Side; men Dommeren tilføjede, at efter at han og »the Elder Brethren« havde overvejet dette indviklede Spørgsmaal, var de kommet til det Resultat, at man ikke turde sige, at Ændringen af Krydserens Kurs havde bidraget til Kollisionen. Øjensynlig har dog Spørgsmaalet været meget nær paa Grænsen. Selvfølgelig var det kun lidt, at Roret blev lagt til Styrbord, og det kan ikke forklare de tre Stregers Forandring, som der maa have været, men dette blev forklaret, ikke ved at »Astrakhan« havde givet Bagbords Ror, men ved at dens Stævn faldt af til Styrbord, idet dens Maskine slog »Bak«.

Dernæst kommer Spørgsmaalet om Farten. Her var »Hejmdal« ligeledes heldig. Idet Retten i vid Udstrækning dømte fra Skadens Udseende, sluttede den, at »Hejmdal« i Kollisionøjeblikket næppe havde nogen videre Fart, om den i det hele taget havde nogen, medens det ikke var lykkedes »Astrakhan« at stoppe op. Det er ikke rigtig klart, hvilken Fart Retten tillagde hvert af de to Skibe, da de hørte hinandens Fløjte; men Hovedsagen synes at være, at der blev lagt Vægt paa den Omstændighed, at da »Hejmdal« er langt kraftigere end »Astrakhan« og bedre kan beherske sin Fart, saa kan der tillades den en Fart, som ikke kan indrømmes »Astrakhan«. Selvfølgelig er det et relativt Spørgsmaal, hvad der skal kaldes overdreven Fart, og det maa blive relativt til den Evne, man har til at stoppe den lidsnok og saa fuldstændigt, at man undgaar Farer. Paa den Maade bliver Maskinens Evne til at stoppe Farten et afgørende Punkt. Det er værd at lægge Mærke til, at medens Retten synes at gaa ud fra, at Skibene omtrent har gaaet med samme Fart, saa bliver »Hejmdal« frikendt, medens »Astrakhan« bliver dømt. Det viser tilfulde, hvor uigennemførligt det vilde være, hvad der saa ofte er blevet foreslaaet, at fastsætte et be-

stemt Antal Mil, som den Maksimumsfart, der ikke maatte overskrides i taaget Vejr. »Astrakhan« blev udelukkende dømt, fordi dens Fart efter Omstændighederne blev fundet at være overdreven.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for September Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk 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 lagitællinger træffes endnu hyppigt over udstrakte Omraader selv bortset fra det ækvatorale Bælte.

Værd at lægge Mærke til er den forholdsvis store Hyppighed af osilige 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 tillægger 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 Sm. i Diameter) giver Barometret ofte ingen rettidig Advarsel.

Taa g e h y p p i g h e d e n s 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—Gibraltarr 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 Ismeldinger der er indløbet indtil den 21. August, at der stadig i Belle Isle Strædet og navnlig ved Labradors Kyst findes store Ismængder; medens den sydlige Del af Strædet var næsten isfrit ved August Maanedes Begyndelse.

Fra New Foundlands Kyst til 45° V. Lgd., Vest for Kap Race til 56° V. Lgd. og Syd derfor er der stadig truffet store Ismasser. I Nærheden af Kap Race er flere

store Isbjerge strandet, og Ruten tæt forbi dette Punkt er stadig stærkt hindret af Is.

Paa de forenede Damperruter er der endnu kun truffet enkelte Isbjerge.

Middelhavet. NV. Monsunen i det østlige Middelhav har i September mistet en Del i Udstrækning mod Vest. Mellem Gibraltar og Tunis er endnu ØNØ. Vinde fremherskende, men ogsaa disse er aftaget en Del, medens de vestlige Vinde er tiltaget noget. I den øvrige Del af Middelhavet er Vindene foranderlige, og i de mere indelukkede Dele som f. Eks. det tyrrenske Hav forekommer indtil 20—26 pCt. Vindstille.

Stormende Vinde forekommer kun sjældent i September, og da ogsaa kun i den vestlige Del af Middelhavet.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke foregaaet nogen Svingninger eller fremkommet nogen ny Laster af Betydning. Saa Markedet er vedvarende elendigt. Danmark har nogle Partier Kulljære, gl. Jern, Kalksten og Kaolin pr. September/Oktobre til lave Rater, men de er uden væsentlig Interesse og lidet lønnende. Tyskland og Rusland er uden Bedring og noterer kun ganske enkelte Trælaster samt mindre Partier Oljekager fra Petersborg til England. Finland har ikke noget udover nogle faa Laster til Themsen og Tyskland, ligesom al Forretning paa Sverig ligger stille paa Grund af vedvarende Strejke. Østnorge er fremdeles mat, og der slutes kun ganske faa Træ- og Islaster til lave Rater. Udsigterne er saaledes fremdeles mørke i denne Fart, dog er det at haabe, at September vil bringe nogle Kornlaster fra Danmark og Tyskland i Markedet.

Returfragterne Vest fra holder sig fremdeles støtte saa vel for Kul, Clay som Foderstoffer. Det maa beklages, at enkelte Mæglere, som nærmest ikke har Forstaaelse af Forholdene, noterer 1 à 1½ £ lavere pr. Keel Kul, end hvad der ellers slutes for.

Hvad angaar de mindre Skibe er inlet nyt sket i sidste Uge; fra pemmerske og mecklenborgske Havne er solgt ikke saa faa Ladninger Rug pr. September, men Afskibningerne menes ikke at ville tage Fart før henimod Midten af Maanedens. Rostock sluttede dog i den forløbne Uge et Par Skibe til 3 M. Hvad angaar den svenske Generalstrejke, er der ingen Forandringer sket heri, og det kan desværre se ud til, at den kan vare et Stykke Tid endnu. Danmark har sluttet enkelte Skibe for Kalksten og Gødning, men udbyder ellers ikke meget, og Norge, som ogsaa vedvarende er meget flov, sluttede Feldspath til Stettin 4¾ M. samt til Brake 21½ M. pr. Std.

Fra Sø og Land.

Druknet. Hjørring, 28. August. (Ritz. Bur.) I Folge Meddelelse fra Generalkonsulatet i Petersborg er Sømand Mikael Peter Christensen af Nørre Tornby ved Hjørring, forbyret med den norske Dampet »Botnia« af Bergen, druknet den 17. August under Skibets Ophold ved Pernaui.

Havarier og Forlis.

Concordia, Skonnert af Marstal, er Natten til d. 26. ds. paa Rejsen fra Medtil til Marstal med en Ladning Kul sprunget løk, da Skibet befandt sig i Læsø Rende. Da Vandet hurtigt steg flere Fod i Lasten, maatte Skibet gaa ind til Frederikshavn, hvor Reparation maatte foretages, før Rejsen kunde fortsættes.

Herzog Johann Albrecht, Dpsk. af Wismar, har d. 27. ds. paa Rejse fra Riga til Holland med en Ladning Træ været i Kollision udfor Kobbergrunden med 3/masted Skonnert »Ernst Alfred« af Riga paa Rejse fra Fowey til St. Petersburg med Porcellainsjord. Skonnerten blev ramt midtskibs og sank kort efter Kollisionen. Af Besætningen, som bestod af 6 Mand, blev de 5 reddet; en ung russisk Matros druknede. Damperen, der kun tog lidt Skade paa Stævnen, stod ind til Frederikshavn, hvor den reddede Besætning blev landsat.

Frederikshavn, 29. August. (Ritz. Bur.) Fiskekutteren »Nevada« af Frederikshavn, der for nogle Dage siden strandede og sank i Thyborønkanal, er i Gaar bleven bragt flot af Svitzers »Expres« og skæbt til Frederikshavn.

Dansk condenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianderingsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936

Eneste Specialitets-Værksted for Cocos-Trosser i alle Dimensioner Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427. Vejle. Telefon 427.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. herfra 28./8. til Königsberg. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 27./8. — Algarve, Borries, afg. herfra 26./8. til Petersborg. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Trondhjem 29./8. Syd paa. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Riga 28./8. — Antwerpen, Madsen, afg. Havre 28./8. til Gibraltar. — Arkansas, Petersen, afg. Bathurst 28./8. — Arno, Strubberg, ank. Riga 26./8. — Aurora, Fischer, afg. Riga 28./8. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Marseille 26./8. — Beira, Lunge, ank. Sevilla 28./8. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 21./8. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Gioja 19. 8. hertil. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 27./8. for London. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 26./8. — Douro, Søberg, afg. Lissabon 26./8. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 30./8. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 17./8. til Boston. — Frederik, Thomsen, ank. 25./8. — Garonne, Kromann, ank. Trångsund 25./8. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 28./8. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 28./8. til New York. — Hengest, Munk, ank. Pillau 29./8. — Hjel m, Sørensen, ank. Danzig 27./8. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Bari 29./8. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 29./8. til Riga. — Kasan, Hansen, ank. Libau 26./8. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 26./8. — Kiew, Jørgensen, afg. Dunston 25./8. til Genoa. — Kursk, Gommessen, afg. Havre 28./8. hertil. — Leopold II, Rasmussen, afg. Hull 28./8. hertil. — Loire, Craignou, afg. Dunquerque 29./8. hertil. — Louise, Kruse, afg. Newcastle 28./8. til Nice. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 21./8. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Smyrna 27./8. til Alger. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Dunquerque 29./8. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Petersborg 16./8. — Nordjylland, Jacobæus, ank. hertil 29./8. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 24./8. — Omsk, Harder, ank. Libau 29./8. — Oscar II, Hempel, ank. Kristiania 29./8. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 28./8. for London. — Pregel, Iversen, ank. Anvers 28./8. — Riberhuus, Bønnelykke, afg. Riga 28./8. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 26./8. — Saxo, Larsen, pass. Brunsbüttel 28./8. for Rotterdam. — Seine, Dampf, ank. Bordeaux 27./8. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 6./8. til Buenos Aires. — Tiber, Bech, ank. Skellefteå 29./8. — Tyr, Thanning, ank. hertil 29./8. — United States, Wulff, ank. New York 24./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, pass. Port of Spain 17./8. for River Plate. — Michail Ontchoukoff,

Hraboe, ank. Miramichi 26./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Chatham 18./8. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Petersborg 27./8. til Hull. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 24./8. til Browhead f. O. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 27./8. — Pawel Andrejoff, Tannebeck, afg. Riga 27./8. til Rotterdam. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Cardiff 28./8. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 18./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 27./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hungerburg 25./8. — Newa, Dahl, ank. Archangel 17./8.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Methil 27./8. til Esbjerg. — Nancy, Th. Nielsen, pass. l'Quessant 27./8. for Grimsby. — Nordsoen, Skou, ank. Ghent 26./8. — Nexos, Basse, ank. Garston 28./8. — Ellen, Hansen, afg. Raumo 25./8. til Ostende. — Fylla, Christensen, ank. Liverpool 28./8. — Gerda, Iversen, afg. Petersborg 26./8. til Bordeaux. — Hebe, Gregersen, ank. Råfö 27./8. — Inger, Larsen, afg. Newport 26./8. til Aguilas. — Johanne, Thøgersen, ank. Grimsby 25./8. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Wiborg 26./8. til Gravelines. — Cito, Jepsen, afg. Alicante 26./8. til Casablanca. — Dagmar, Mathiasen, afg. Methil 28./8. til Königsberg. — Nerma, Schiff, afg. Cherbourg 27./8. til Hull. — Alfa, Sorensen, afg. Southampton 27./8. til Sunderland.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Riga 22./8. — Lilly, Nielsen, afg. Malaga 26./8. til Soffi. — Alexy, Lorentzen, afg. Lübeck 27./8. til Narva. — Dagny, Sorensen, afg. Kotka 25./8. til Kemi. — Mary, Clausen, afg. St. Brieux 27./8. til Blyth.

Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, afg. Grangemouth 27./8. — Russia, Poulsen, ank. Hull 23./8. — Carl Hecksher, Starck, afg. Neufahrwasser 26./8. — Dania, Petersen, ank. Kjøbenhavn 28./8. — Normannia, Eriksen, ank. West Hartlepool 24./8. — Euxinia, Lind, afg. Filadelfia 15./8. — Canada, Jespersen, afg. New Orleans 24./8. — Livonia, Skov, ank. Petersborg 27./8.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Filadelfia 21./8. — Patricia, Dam-Larsen, ank. Kronstadt 26./8. — Gratia, Sorensen, ank. Kronstadt 26./8. — Astoria, Neergaard, ank. Pensacola 16./8.

Union. Frisia, Nielseu, ank. Pillau 26./8. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 26./8. — Caledonia, Jørgensen, afg. Rotterdam 28./8. — Sarmatia, Pedersen, afg. Burutislaud 21./8. — Kotonia, Rasmussen, afg. Barry 19./8.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Vejle 25./8. — Granaria, Nielsen, afg. Baltimore 25./8. — Carbonia, Mathiasen, afg. Petersborg 24./8. — Estonia, Winckler, ank. Kronstadt 25./8.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Alloo 25./8. — Selandia, Troensegaard, ank. Bruges 25./8. — Secalia, Jensen, ank. Kronstadt 26./8. — Frumentia, Andersen, afg. Wiborg 28./8. — Boscia, Skovgaard, afg. Blyth 24./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 18./8.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Hungerburg 29./8. — Brattingsborg, Suenou, ank. Newcastle 27./8. — Flynderborg, Andersen, ank. Amsterdam 26./8. — Fredeusborg, Fischer, ank. Kjøbenhavn 29./8. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Swinemünde 29./8. — Jonsborg, Mathiesen, afg. Petersborg 28./8. til Terneuzen. — Kronborg, Jensen, afg. Huelva 29./8. til Hamburg. — Rosenborg, Schultz, afg. Petersborg 22./8. til Tyne. — Skanderborg, Jensen, ank. Lübeck 26./8. — Stegelborg, Lund, afg. St. Raphael 13./8. til Stettin. — Stjerneborg, Luud, afg. Petersborg 24./8. til Ghent. — Søborg, Hansen, ank. Torned 18./8. — Uranienborg, Schmidt, afg. Memel 28./8. til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Petersborg 28./8. — Klampenborg, Winther, ank. Kronstadt 25./8. — Marsolisborg, Larsen, ank. Rouen 24./8. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 28./8. — Skodsborg, Agerlin, ank. Huelva 17./8. — Tuborg, Rhode, ank. Antwerpen 15./8. — Ulfsborg, Jørgensen, afg. Rotterdam 27./8. til Ronen. — Vordingborg, Palsbo, ank. Stettin 27./8.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Grimsby 30./8. — Dansborg, Kühl, afg. Kjøbenhavn 28./8. til Hungerburg. — Jørgersborg, Larsen, ank. Ghent 29./8. — Kallundborg, Nielsen, afg. Wiborg 28./8. — Taarnborg, Matzen, ank. Libau 27./8.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Grangemouth 27./8.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Calais 29./8. til Sunderland.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, ank. Nantes 20./8.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Hungerburg 24./8. til Rotterdam. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Odense 25./8.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Mehtil 26./8. til Libau.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Kofod, afg. Petersborg 25./8. til Ghent.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Suez 27./8. til Hongkong. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 24./8. til Shanghai. — Indien, Berg, ank. Hankow 20./8. — Siam, Cortsen, afg. Colombo 18./8. til Port Said. — Samui, Licht, pass. Dungeness

19./8. til Port Said. — Chumpton, Hansen-Raun, afg. Singapore 26./8. til Bangkok. — Bandon, Thomsen, afg. Sabang 23./8. til Port Said. — Pagan, Knudsen, ank. London 25./8. — Bintaung, Gabe, ank. Kjøbenhavn 10./8. — Cambodin, Christensen, afg. Newent 5./8. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 14./8. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, pass. Lizzard 27./8. til London.

Torm. Sara, Jensen, afg. Dunkerque 27./8. — Helene, Sorensen, afg. Kjøbenhavn 26./8. — Agnete, Petersen, ank. Methil 26./8. — Hermia, Hansen, ank. Methil 28./8. — Alice, Schultz, afg. Odense 28./8. til Seaham.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Riga 28./8. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Riga 28./8. — Martha, Christensen, ank. Sundswall 24./8. — Elna, Ratje, ank. Antwerpen 28./8. — Therese, Pedersen, ank. Antwerpen 22./8. — Simone, Møller, afg. Grangemouth 24./8. — Jeanne, Löffler, afg. Wismar 27./8. — Vera, Riso, ank. Frederiksstad 28./8. — Daisy, Lagesen, afg. Tynen 28./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 28./8. — London, Bom, afg. Swinemünde 24./8. til Methil. — Paris, Thølander, afg. Riga 27./8. til Rouen. — Bryssel, Kaas, ank. Hull 26./8.

Mercur. Berlin, Andersen, afg. Riga 21./8. til Dordrecht. — Wien, Bock Hansen, afg. Petersborg 26./8. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. Kronstadt 28./8.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Hull 23./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Kronstadt 26./8. — Urania, Clausen, ank. Calais 27./8. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 14./8. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Hull 27./8. — England, Andersen, ank. Esbjerg 26./8. — Holland, Poulsen, ank. Fécamp 27./8. — Rusland, Madsen, ank. Warkworth 28./8. — Europa, Hansen, afg. Grangemouth 26./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Calais 24./8. — Dronning Olga, Petersen, ank. Hull 20./8.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Grimsby 27./8. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 27./8. — Newton, Andersen, ank. Sevona 26./8. — Nivingston, Svendsen, afg. Kjøbenhavn 25./8. — Washington, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 28./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 24./8. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 28./8. — Vera, Thing, afg. Burutislaud 25./8. til Odense.

Skandia. Gullfaxe, Ankersen, ank. Ghent 23./8. — Skulfaxe, Vilandt, pass. Kjøbenhavn 27./8. for Ghent. — Rimfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 29./8. — Schach Steenberg, Theilund, pass. Kjøbenhavn 29./8. for Kiøgs Lynn.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Ghent 23./8. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 26./8. til Boness.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Ijo Ruytla 23./8. — Henrik Bjeke, Hansen, afg. Trångsund 26./8. til Ostende. — Ove Gjedde, Jans, afg. London 28./8. til Methil.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Rotterdam 28./8. — J. N. Ludvig, Hahn, afg. Riga 29./8. — Hamlet, Jørgensen, ank. London 26./8. — Helge, Olsen, afg. Kronstadt 29./8. til Grangemouth. — Rolf, Reese, ank. Dunkerque 28./8. — Niels R. Finzen, Olsen, afg. Petersborg 25./8. til Rotterdam.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, ank. Kristianssand 26./8. — Ætina, Petersen, ank. Esbjerg 24./8.

Erø. Karen, Albertsen, ank. Skive 25./8. — Valborg, Johansen, ank. Dieppe 26./8. — Genius, Bastrup, ank. Drøbak 26./8. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Sundswall 26./8. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Bordeaux Revier 25./8. — Lauritz, Folmer, ank. Danzig 25./8. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Blyth 27./8. — Ansgar, Jørgensen, ank. Dakar 26./8. — Kristiane, Bager, ank. Wismar 25./8. — Bonavista, Christensen, er ark. til Falmouth f. O. — Viking, Weber, ank. Randers 26./8. — S. L. Veber, Hansen, ank. Larvik 27./8. — Freya, Petersen, ank. Pillau 27./8. — De tvende Brødre, Boye, ank. South Alloo 28./8. — Vera, Clausen, ank. West Wemyss 28./8. — Veritas, Staugard, pass. Dover 26./8. for vestg. — Hertha, pass. Lizzard 26./8. for vestg. — Thea, Friis, ank. Kramfors 27./8. — Alfa, Madsen, afg. Rio Hacha 27./8. til Hamburg. — Svip, Jensen, ank. Fakse Ladeplads 28./8.

INDHOLD.

Kjøbenhavn, d. 31. August 1909. — Af Nordisk Skibsrederfor­ enings Cirkulære. — Manøvrering i Taage. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for September Maaned. — Frugtmarkedet. — Fru So og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsofterretninger.

Det kongl. oktr. Sæssurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Koøgelige Sæssurance. Telefon Nr. 124.

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. Houllberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hausen). Tlf. 182.



faas hos de fleste af Landets

Skibs- og Provianteringshandlere

Jacob Holm,
Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugsringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

Telegraphic Address: HOPPE.

St. Petersburg
Tlf.: „Hansenco“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tlf.: „Hansenco“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristensen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søbg & Bentins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søbg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincoln. Telefon 3283.

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.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

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.

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.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsbekvisitter.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

„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. Pettilineie 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 67.

Kjøbenhavn, Fredag den 3. September 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
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.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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.

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
-------------------------	--	---	---	--------------

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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trøstes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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 **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 Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kædkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsprovianterere i København 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 Sejlklibe, 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.

Berg & Larsen
forhen Martin Nilsson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Trædes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmede.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Jagt til Salg.
Jagt „Petra“, der maaler 23,63
Brutto- og 18,48 Netto Reg-
Tons, laster 42 Tons d. w.,
stor Reparation i Svendborg
1904, er til Salg ved Hen-
vendelse til
Skipper H. P. Hansen,
Horseskov, Svendborg.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
 anbefaler sig med alt til Fagel beboende
Reel og billig Betjening garanteres.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK. STEMP. FABR. CANADA.

De private Assurandører lim.
i København
tegnor 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.

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i København.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

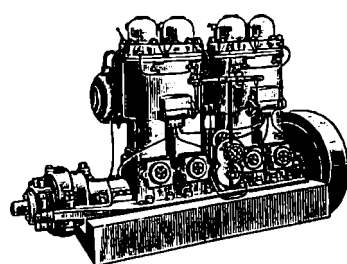
Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i København.
egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taate
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22. Copenhague 42

G. C. de Baerdemaecker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

Kjøbenhavns
Navigationsskole
er flyttet til
Ny Toldbodgade 3
Hj. af Sct. Annæ Plads
Telf.: Palæ 123 x.

Aalborg Akvavitter.



Lysekil Motoren „SKANDIA“
er den bedste og billigste
Skibsmotor.
Aarstilvirkning over 10 000 HK.
Lysekil Motorfabrik, Sverige.
(Skandinavien's
største Skibs- og Baadmotorfabrik.)
Ingeniør Helge Stabell
Hobrogede 10. København Ø.
Telf. Øbro 1930 x.
Telegramadr.: „Skibstabel“.

I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft
med tilhørende
4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværktøed, Malerværktøed etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.
Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegaeværk og Petroleummotorer.

Kjøbenhavn, d. 3. September 1909.

Sundhedsforanstaltninger overfor Rotterdam. I Følge foreliggende Meddelelser maa Rotterdam anses som kolerasmittet.

Som Følge heraf træder Bestemmelserne i §§ 13—21 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14. Maj 1900 i Virksomhed overfor det nævnte Sted.

I Henhold til nævnte Bekendtgørelses § 24 forbydes endvidere Indførsel fra nævnte Sted af:

- a. enhver Art af Klude og
- b. brugte Klædningsstykker og Sengetøj, for saa vidt de ikke henhører til Passagerers Rejsegods eller er bestemt til Skibsmandskabets personlige Brug eller indføres som Flyttegods, dog af snavsede Klædningsstykker og Sengetøj altid skal desinficeres, naar Tilsynet skønner det fornødent.

Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14. Maj 1900 er her-
 efter i Virksomhed overfor følgende Steder:

- 1) Havnene ved det røde Hav.
- 2) Havnene i Ægypten,
- 3) Havnene i Tonkin og Cochinchina samt i Ostindien, derunder de nederlandske ostindiske Kolonier.
- 4) St. Petersborg, Kronstadt,
- 5) Archangel,
- 6) Riga, og
- 7) Rotterdam.

De ved Justitsministeriets Bekendtgørelse over for enhver, der ankommer søværts hertil Landet direkte fra St. Petersborg, Kronstadt og Riga trufne Forholdsregler med Hensyn til Lægeeftersyn m. m., sættes ogsaa i Kraft overfor Personer, der ankommer søværts hertil Landet direkte fra Rotterdam, saaledes at disse underkastes Lægeeftersyn efter Ankomsten hertil indtil femte Dagen efter deres Afrejse fra Rotterdam.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

Navigationdirektøren meddeler: Til Styrmandseksamen i Aarets anden Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 33 (afvist 9), Tillægsprøve i Maskinlære 1. 2. Afdeling i Navigation 31, Geografi og Vejrlære 29 (afvist 1), Engelsk 24. Sørej og Handelsvidenskab 30 (afvist 2).

St. Thomas Havn.

Tyske og svenske Udtalelser om denne.

Det tyske Blad »Hamb. Corr.« indeholdt i December 1908 følgende Beskrivelse af denne Havn:

»Den danske Ø St. Thomas, en af de smaa Antiller, har paa Grund af sin geografiske Beliggenhed og fortrinlige Havn allerede længe spillet en fremragende Rolle i den vestindiske Fart som Kulstation for de fleste store Dampskibslinier. Tillige har Havnen en stor Betydning som Ordre-, Reparations- og Provianteringshavn. Ikke alene for Skibe, der fra Evropa besejler de vestindiske Øer og Meksico, er St. Thomas den bedste og bekvemteste Havn for Forsyning med Kul og Proviant efter Atlanthavsrejsen; men ogsaa de fra Afrika, Kapstaden, La Plata og Brasilien kommende Skibe anløber St. Thomas i samme Hensigt.

Indsejlingen til Havnen er omtrent $\frac{1}{4}$ Sømil bred, og frembyder aldrig nogen Vanskelighed for ind- og udgaende Skibe. Selve Havnen er fuldkommen beskyttet imod ydre Paavirkninger, saa baade Dampere og Sejlskibe, selv i Orkantiden, kan ligge langs med Kajerne i fuldstændig Sikkerhed. Den lave Indførselstold paa alle

Slags Varer og de betydelige Lagre, som forefindes, gør St. Thomas til en yndet Havn for Proviantering.

De i enhver Retning moderne Havneanlæg og fremfor alt de bekvemme Liggepladser for Skibe af enhver Art i Forbindelse med leveringsdygtige Reparationsværksteder sikrer Havnen en stor Betydning i Fremtiden. Den i den vestlige Del af Havnen liggende Flydedok kan optage Skibe af indtil 3,000 Tons Vægt, 300 Fods Længde og 20 Fods Dybgaende; dog omgaas man med den Tanke at forøge Dokkens Bæreevne ved at forlænge den. Foruden den findes der paa Havnens sydvestlige Side en Ophalerbedding, som tilhører Marinen, paa hvilken Skibe paa indtil 1,000 Tons kan foretage alle forefaldende Reparationer. De fornødne Materialer hertil er steds forhaanden. Dampere og Sejlskibe, der anløber Havnen i Ballast, for at blive rapporteret eller for Ordre, er fri for alle Havneafgifter; af lastede Skibe svares der den billige Afgift af 50 Cts. pr. Ton Ladning.

Lodstvang kendes ikke: for Skibe som forlanger Lodsassistance er der fastsat en Takst. Udmærket Drikkevand kan faas til billige Priser og i tilstrækkelig Mængde, bragt langs Skibssiden i Lægtene.

Lastarbejdere og Lægtene er forhaanden i tilstrækkeligt Antal. Ogsaa i sanitær Henseende staar Havnen fuldstændig paa Højde med Tiden. Den nordamerikanske Regering har for kort Tid siden stationeret en Læge der, som modtager alle Skibe, der kommer fra karantænepligtige Havne i Syd- og Centralamerika, Afrika eller Vestindien, bestemt til Nordamerika, Porto Rico eller Panama, og lader dem desinficere. De ringe Omkostninger og den ubetydelige Tid, som medgaar til Desinfektion er uden Betydning, naar man betænker, hvormegen Tid Skibet sparer ved Ankomsten til sin Bestemmelsehavn paa Grund af den uforlovede Ekspedition. Det anbefales ogsaa alle Passagerer til nordamerikanske Havne indtrængende at lade sig undersøge af denne Læge, da de saa endgaar al videre Undersøgelse ved Landingen.

St. Thomas har ogsaa en udmærket indrettet og smukt beliggende Karantænestation. Den har efterhaanden udviklet sig til et yndet Udflygtssted, og det hænder, at Karantænestationen, naar den, hvad der ofte sker, ikke er belagt, bliver benyttet som Sommeropholdssted af velhavende Beboere.

I Overensstemmelse med den Betydning, som St. Thomas' Havn har, kan den ogsaa opvise en yderst livlig Skibstrafik. Alene Hamburg—Amerikalinien, der her har sit eget Kuldepot, anløber Havnen med seks regelmæssige Linier, saaledes at der næsten ikke gaar en Dag, uden at der ankommer et Skib fra disse Linier. Desuden vedligeholder samme Linies Dampere »Præsident« en maa-
 nedlig Forbindelse mellem de vestindiske Øer. Særlig maa ogsaa nævnes de Lystture i de vestindiske Farvande, som Selskabet hvert Aar foranstalter i Vintersæsonen, og i hvis Program Besøget paa St. Thomas altid spiller en Hovedrolle.

Af andre Linier, hvis Dampere regelmæssig anløber Havnen, skal endnu nævnes Compagnie Générale Transatlantique, Quebec Steamship Co., Leyland Line og Dansk-Østasiatisk Co.

I tidligere Tid besøgedes Skibstrafiken hovedsagelig af Sejlskibe, medens Dampene nu leverer Hovedkontingent af den aarlige Skibstonnage. St. Thomas' Betydning som Kulhavn er i stadig Stigning, og Forsyningen gaar ogsaa rask fra Haanden. En Dampere kan paa én Dag tage c. 1,000 Tons Kul om Bord, hvad der i de Egne maa kaldes en tilfredsstillende Præstation. En yderligere Hovedfaktor er den anerkendte, gode Kvalitet af de Kul, som man faar i St. Thomas. Hovedsagelig bestaar de af Pocahontas- og Cardiff-Kul, der er opstablet i 20 til 30 Fod høje Dyrger. Den vedholdende Af- og Tilgang fra Lagrene og den hyppige Omskuffen af de enkelte Partier bevirker, at Kullene lider det mindst mulige i Kvalitet. Ved Kulkajen kan Skibe af indtil 31 Fods Dybgaende

lægge til, og Indfyldningen begynder, saasnart Damperen ligger ved Kajen. Som Bevis paa, hvor hurtigt Skibene bliver ekspederet i St. Thomas, tjener følgende Eksempel: Den engelske Damper »Harlyn« var indkommet i Havnen Kl. 11; allerede Kl. 11.30 var Skibet forløjet ved Kajen og havde frit Samkvem; Kl. 12.50 var der 150 Tons Kul i Kulrummene; imedens var Lægeundersøgelsen tilendebragt, saaledes at Desinfektion kunde paabegyndes, og allerede Kl. 3 kunde Damperen fortsætte sin Rejse med Sundhedspas. Ved dette kortvarige Ophold havde Skibet muligvis forebygget en flere Dages Karantæne i en amerikansk Havn.

St. Thomas' Havnebestyrelse vil sikkert ogsaa for Fremtiden være belænkt paa at holde Havnen paa Højde med Tidens Krav og bevare det gode Omdømme, som den nu kan glæde sig ved. —

Det kan tilføjes, at i Aaret 1908 blev St. Thomas Havn besøgt af 2,600 Fartøjer, hvoraf 390 Koffardidampere, 248 Sejlskibe og 44 Orlogsmænd, medens Resten var Fartøjer under 25 Tons fra de omliggende Øer. —

Et nyt Selskab, der vil give sig af med Skibsreparation og Kulsalg, er i Færd med at danne sig, skrives der i Marts d. A. til Ritzaus Bureau fra St. Thomas; det stiftes i England, og deis Hensigt er at købe »Royal Mail« Kulværft og andre Ejendele dér. Dette Værft benyttes ikke nu, idet det udelukkende var til Brug for nævnte Selskabs egne Skibe, der ikke mere anløber Øen. Det formenes sikkert, at Sagen gaar i Orden, og mange engelske Skibe, som nu gaar andelsteds hen for at indtage Kul, vil formentlig i saa Fald søge ind til St. Thomas.

»Svensk Export« oplyser i sit Juli Hæfte, at St. Thomas Flydedok i 1908 har været benyttet af 32 Skibe med en samlet Tonnage af 29,080 Tons, og at Selskabet nu har nedsat Afgiften for Benyttelsen en Del. Bladet tilføjer, at denne Prisreduktion i Forbindelse med andre Ændringer i Ledelsen turde være af Interesse for svenske Skibsredere, hvis Fartøjer sejler paa Nord- og Sydamerikas Atlanterhavshavne, da St. Thomas byder mange Fordele som Anløbshavn, saasom en vel beskyttet Havn og Adgang til billigere Forsyning af Kul, Proxiant og andre Fornødenheder, end de andre nærliggende Øer.

Det har vakt megen Glæde paa St. Thomas, at Garantien for St. Thomas Havnekasses Laan paa 500.000 Fres. blev bevilget af Rigsdagen paa sidste Aars Tillægsbevillingslov, og man ser i Vestindien meget lyst paa Havnens Fremtid, naar det nu bliver til Alvor med at faa den uddybet til 30 Fods Dybde og samtidig moderniseret paa forskellig Vis.

Hvilken uvurderlig Betydning Panama-Kanalen, der om faa Aar vil være fuldført, vil faa for St. Thomas Havn, kan man uden Vanskelighed forestille sig.

Fragtmarkedet.

De Forandringer, som har fundet Sted i den forløbne Uge, er kun smaa, og tager vi Aarstiden i Betragtning, ligger de ledende Markeder egentlig daarligt, i første Række Sortehavet, Azow etc. Netop disse Markeder burde have deres bedste Sæson nu, men i Stedet for er Kuleksporten meget ringe, Befragterne tilbageholdne for senere Positioner, medens paa den anden Side Tonnage forefindes i rigelig Mængde. Mange Rederier, som har sendt Dampere ned til det østlige Middelhav med usle Kulfragter og ubefragtet hjem, vil faa nogle følelige Smæk, thi ikke alene Hjemrejsens Udgifter skal dækkes men ogsaa Tabet paa Udrejsen, hvilket er umuligt med de nuværende Rater. Det bliver rene Underskud. Selv om der vistnok ikke er nogen dansk Damper i den Situation, saa de

primerer Matheden i Sortehavet og omliggende Distrikter dog andre Markeder, og desværre kan det intetsteds taales. Nordamerika tager endnu ogsaa kun meget smaal fra. Østen ligeledes, og selv om La Plata har en Smule yderligere Bedring at opvise i Ugens Løb, saa forslaar det saa uendelig lidt. I Nord- og Østersofarten, som jo interesserer den danske Skibsflaade mest, ligger Forholdene paa det nærmeste uforandret: Kulfragterne er dog maaske nærmest lidt bedre, og da Arbejdet i Sverig efterhaanden optages samtidig med, at der nu begynder at blive Korn fra de russiske Havne og Königsberg, tør man nok uden at være for sangvinsk nære nogen Forhaabning om en nogenlunde ordentlig Efteraarssæson paa disse Kanter. Der er ret rigeligt med Trælaster, og naar Damperne har lidt heldige Rejser, levnes der i hvert Tilfælde Overskud, selv om de ikke er pralende.

Det østlige Marked er stille. Java betalte 24/9 à 25/6 for Sukker fra Java til U. S. eller Evropa, og Bombay betalte 17/ à 18/ for Erts til Baltimore. Sortehavet etc. har kun lidt at byde paa. Ved Anlægning fra Nikolajeff eller Odessa faas omkring 7/ udsøgt Havn, medens Azow slutter til 8/3 à 8/6 »any«, 6 d. mere Hamburg prompt. En stor Damper (6.000) sluttedes fra Novorossisk til Danmark til 8/6 Basis én Lossehavn, Option Oljekager 1/6 ekstra.

Middelhavet er i Samklang med Sortehavet etc. fløvt, og navnlig har Ertsbefragterne sikret sig en Del billig Tonnage. Fra Grækenland (1—2 Pladser) betaltes f. Eks. 7/6 à 8/ til Maryport. Fra Bilbao er Raten omkring 4/1½ til Rotterdam eller Middlesbro.

Nordamerika fragtede lidt livligere i den forløbne Uge, men Raterne viser saa at sige, ingen Forandringer. For Planker fra Kanada sluttedes der til 36/3 fra Cape Tormentine, 38/3 fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. For Korn fra Montreal betaltes 2/ til udsøgt Havn, 2/6 Middelhavet. Fra Golfen sluttedes nogle Baade paa Netto Charter til 9/ pr. September, 9/6 Oktober til U. K. eller Kontinentet. For Korn til Danmark betaltes 2/4½ pr. November/December.

La Plata har nu igen begyndt at fragte saa smaal, og der betaltes indtil 10/9 O. C. San Lorenzo Grænsen. 11/ fra Villa Constitucion til U. K. eller Kontinentet (— 6 d. direkte Havn), 8/6 à 9/ fra Buenos Aires. For Quebracho sluttedes nogle enkelte Baade til 14/ New York, 18/ Østersøen, 15/ à 16/ til U. K. eller Kontinentet, Lastning i Colastine.

Østersøen viser ingen nævneværdige Forandringer, men det forventes almindeligvis, at Raterne vil bedre sig i Løbet af denne og næste Maaned. St. Petersborg noterer 1/1½ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen, Hamburg, Weser, 1/6 Rouen. For Trælaster kan faas Mk. 22½ pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, Fres. 33/34 Koriprops til Dunkerque eller Calais, Fres. 35/36 til Rouen. Riga er ikke særlig livlig, der noteres 20/6 à 21/ D/B til London eller Hull, III. 11½ à 12 til Holland, Fres. 26/27 Ghent eller Antwerpen, Fres. 28/29 Rouen. Fra Libau er sluttet et Par Kornlaster til 10¼ d. London eller Rotterdam, men for November eller senere bydes kun omkring 9¼ d. Königsberg noterer 1/1½ à 1/2¼ Hvedebasis til London eller Rotterdam. Blandt Befragtingerne fra Botten nævner vi 25/6 Shortprops Wiborg/Østkyst Kulhavn (1.000 Favne), 29/6 Shortprops Jacobsstad/Swansea (1.500 Favne), Fres. 32 D. B. 1/3 Boards Yxpila/Antwerpen (770), Fres. 32½ D. B. B. Frederikshavn/Antwerpen (500).

Kulfragterne er en Ubetydelighed bedre til Østersøen, men i andre Retninger er de paa det nærmeste uforandret. Ekspeditionerne er overalt bedre og paa nogle Pladser ganske prompte. Blandt de sidste Befragtinger fra Østkysten nævner vi: 3/9 à 3/10½ Kronstadt, 3/6 à 3/9 Riga, 3/4½ Pillau (2,200), 3/6 à 3/9 Swinemünde, 4/ Boness/Kiel (1,350), 4/3 Forth/Wismar (1,350), 4/1½ Forth/Nakskov (1,100), 3/6 Dunston/La Rochelle (2,950),

3/9 Tyne/Antwerpen (1.500), 5/6 à 5/7½ Tyne/Genua. 6/6 Tyne/Palina (1.650). og 13/3 Tyne/Vestkysten af Sydamerika. Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi: 4/3 Kronstadt. 3 6 Antwerpen (2.000). 4/4½ à 4/7½ Lisabon. 5/6 Genua (4.500), 4/9 Neapel (5.200), 6/6 Venedig (3.000), 4/9 Pori Said (5.000), 11 6 Nagasaki eller Yokohama (5.000) og 12/6 à 13/ La Plata.

Spørgsmaal og Svar.

Fra en Skibsfører, som paa Vejen fra St. Petersborg til Holbæk er ankrat op udfør Iludested og dér fik Læge om Bord fra Frederiksværk, har vi modtaget følgende:

Sp. 1: Skal Skibet betale Lægens Befordring fra Frederiksværk til Skibet og tilbage igen?

2. Er det ikke Toldvæsnets Pligt, hvor saadant er stationeret, at sende Bud (efter Lægen)?

3: Ved Tilkaldelse af Løds kan jeg da alene nøjes med at have Karantæneflaget oppe, eller skal jeg ogsaa fore Lodsflag?

Svar ad 1: I Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14. Maj 1900 (i Henhold til Lov af 16. Marts 1900) om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget hedder det i § 42 a): "Skibet skal altid afholde Edgifterne ved Lægens Befordring til og fra Bøyle."

ad 2: I samme Bekendtgørelse § 14 hedder det: "Indtil Tilbudelse dertil er meddelt, i Søbøstaderne af Karantænekommissionen og udenfor Købstæderne af den undersøgende Læge, som, hvis Skibet paa Forespørgsel af Tilsynet, ikke foretrækker at begive sig til en Søbøstads, straks skal tilkaldes af Tilsynet (Toldvæsnets), skal Skibet holdes afsøndret o. s. v."

ad 3: Løds kan ikke tilkaldes ved Karantæneflaget.

R. ed.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. **Faa hos de fleste Handlende.**

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

I Aalborg

provianterer d'Hr. Skibsfører fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Eneste Specialitets-Værksted for **Cocos-Trosser i alle Dimensioner**
Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejele.

Telefon 427.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Pillau 30./8. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 30./8. til Reval. — Algarve, Borries, afg. Petersborg 22./8. til Woodport. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Bergen 31./8. hertil. —

A. N. Hansen, Paaske, ank. Riga 28. 8. — Antwerpen, Mad- sen, afg. Havre 28./8. til Gibraltar. — Arkansas, Petersen, afg. Sydney 31./8. til Belfast. — Arno, Strubberg, ank. Riga 26. 8. — Aurora, Fischer, pass. Brunshüttel 1./9. for Antwerpen. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, afg. Marseille 1./9. til Tarragona. — Beira, Lunge, ank. Lissabon 1./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 21./8. til New York. — Chr. Broberg, Morten- sen, afg. Gioja 19./8. hertil. — Christian IX, Holm, ank. Lon- don 29. 8. — Dagmar, Bogvad, dokker her. — Douro, Søberg, afg. Lissabon 26./8. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. Pernau 1./9. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 17./8. til Boston. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 25./8. — Garonne, Kromann, afg. Wiborg 1./9. til Bordeaux. — Georgios I, Sorensen, ank. Hull 1./9. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 28./8. til New York. — Hengest, Munk, ank. hertil 30./8. — Hjelm, Sorensen, afg. Danzig 31./8. hertil. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Catania 1./9. til Messina. — Jolantha, Simonsen, pass. Hol- tenau 31./8. for Riga. — Kasan, Hansen, ank. Libau 26./8. — Kentuck y, Adresen, ank. hertil 26./8. — Kiev, Jørgensen, pass. Gibraltar 1./9. for Genoa. — Kursk, Gummesen, ank. hertil 31./8. — Leopold II, Rasmussen, afg. herfra 1./9. til Windau. — Loire, Craignou, ank. hertil 1./9. — Louise, Kruse, afg. New- castle 28./8. til Nice. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 21./8. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Smyrna 27./8. til Algier. — Mos- kov, Jon Jensen, ank. Dunkerque 29./8. — Nicolai II, Klauson Kaas, afg. Petersborg 31./8. hertil. — Nordjylland, Jacobus, afg. herfra 1./9. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 24./8. — Omsk, Harder, ank. Libau 29./8. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 31./8. — Perm, Christensen, ank. London 31./8. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 28./8. — Riberhus, Bonne- lykke, afg. herfra 31./8. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Antwer- pen 26./8. — Seine, Damp, afg. Bordeaux 1./9. til La Rochelle. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 6./8. til Buenos Aires. — Tiber, Bech, ank. Skelleftea 29./8. — Tyr, Thanning, ank. Windau 2./9. — United States, Wulff, ank. New York 24./8. — Vend- syssel, ank. hertil 1./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab, Russ, Petersen, pass. Port of Spain 17./8. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 26./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Clatham 31./8. til Belfast. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Petersborg 27./8. til Hull. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 24./8. til Browhead f. O. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 27./8. — Pawel Andrejef, Tan- nebek, afg. Riga 27./8. til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Cardiff 28./8. — Alexander Shukoff, Brundt, ank. Petersborg 18./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 28./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hungerburg 25./8. — Nawa, Dahl, ank. Archangel 17./8.

Vøsterhavet, Niobe, Jessen, ank. Esbjerg 29./8. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Grimsby 30./8. — Nexos, Basse, afg. Garston 28./8. til Esbjerg. — Fylla, Christensen, afg. Liverpool 30./8. til Wvborg. — Gerda, Iversen, pass. Skagen 30./8. — Johanne, Thøgersen, afg. Blyth 30./8. til Abo. — Laura, Petersen, pass. l'Quessant 30./8. for Kirkaldy. — Citn, Jepsen, ank. Casablanca 30./8. — Na- poli, Brinch, afg. Sevilla 30./8. til Casablanca. — Bodil, Uldall, ank. Cadix 29./8. — Dagmar, Mathiasen, afg. Methil 28./8. til Königsberg. — Nerma, Schiff, ank. Hull 29./8. — Alfa, Søren- sen, ank. Sundswall 30./8.

Heimdal, Anine, Leth, ank. Riga 28./8. — Helga, Vaaben- Hansen, afg. Riga 28./8. — Martha, Christensen, ank. Sundswall 24./8. — Eina, Ratje, ank. Antwerpen 28./8. — Therese, Ped- ersen, ank. Antwerpen 22./8. — Simone, Møller, ank. Hammer- fest 30./8. — Jennene, Liffiler, ank. Luleå 31./8. — Vera, Riso, ank. Frederiksstad 28./8. — Daisy, Lagesen, ank. Kallero 2./9.

Vulcan, Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 2./9. — London, Bom, afg. Methil 1./9. til Swinemünde. — Paris, Tholander, afg. Riga 27./8. til Rouen. — Bryssel, afg. Hull 30./8. til Grange- mouth.

Mercur, Berlin, Andersen, ank. Dordrecht 28./8. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Petersborg 26./8. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. Kronstadt 28./8.

Dania, Ely, Meinertz, afg. Riga 31./8. til Rouen. — Ingrid, Winther, afg. Cardiff 31./8. til Antwerpen. — Lilly, Nielsen, afg. Malaga 26./8. til Saffi. — Alexy, Loreuzten, ank. Hungerburg 30./8. — Dagny, Sorensen, ank. Kemi 30./8. — Mary, Clausen, afg. Blyth 30./8. til Wick.

Kjøbenhavn, Hafnia, Lindberg, ank. Kiel 31./8. — Rus- sia, Poulsen, afg. Hull 28./8. — Carl Hecksher, Starek, ank. Narva 28./8. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 1./9. — Nor- mannia, Erichsen, ank. West Hartlepool 24./8. — Euxinia, Lund, ank. Rotterdam 30./8. — Canadia, Jespersen, afg. New Orleans 24./8. — Livonia, Skov, ank. Petersborg 27./8.

Østersøen, Cimbria, Poulsen, ank. Filadelfia 21./8. — Pa- tria, Dam-Larsen, ank. Kronstadt 26./8. — Gratia, Sorensen, ank. Kronstadt 26./8. — Astoria, Neergaard, afg. Pensocola 31./8.

Union, Frisia, Nielsen, ank. Yxpila 31./8. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 26./8. — Caledonia, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 31./8. — Sarmatia, Petersen, ank. Korsør 30./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Genua 30./8.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Vejle 25./8. — Granaria, Nielsen, afg. Baltimore 25./8. — Carbonia, Mathiasen, afg. Petersborg 24./8. — Estonia, Winckler, ank. Petersborg 31./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Königsberg 30./8. — Selandia, Troensegaard, afg. Boness 1./9. — Seecalia, Jensen, ank. Kronstadt 26./8. — Frumentia, Andersen, afg. Wiborg 28./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Kronstadt 31./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 18./8.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Narva 29./8. — Brattingsborg, Suenson, afg. Sunderland 28./8. til Archangel. — Flynderborg, Andersen, ank. Tyne 1./9. — Fredensborg, Fischer, ank. Kjøbenhavn 29./8. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Stettin 1./9. til Liban. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Petersborg 28./8. til Terneuzen. — Kronborg, Jensen, afg. Huelva 29./8. til Hamburg. — Rosenborg, Schultz, ank. Tyne 28./8. — Skanderborg, Jensen, afg. Lübeck 31./8. til Uleåborg. — Stegelborg, Lund, ank. Stettin 30./8. — Stjerneborg, Lund, ank. Velsen 31./8. — Soborg, Hansen, ank. Tornø 18./8. — Uranienborg, Schmidt, afg. Memel 28./8. til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Petersborg 28./8. — Klampenborg, Winther, ank. Petersborg 25./8. — Marselisborg, Larsen, afg. Rouen 31./8. til Huelva. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 28./8. — Skodsborg, Agerlin, afg. Huelva 1./9. til Königsberg. — Tuborg, Rhode, afg. Antwerpen 31./8. til Fawater. — Ulfborg, Jørgensen, ank. Rouen 30./8. — Vordingborg, Pulsbo, ank. Stettin 27./8.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Hull 30./8. — Dausborg, Kühl, ank. Hungerburg 30./8. — Jægersborg, Larsen, ank. Ghent 30./8. — Kallundborg, Nielsen, afg. Ripola 28./8. til Sunderland. — Taaruborg, Matzen, ank. Libau 27./8.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Grangemouth 27./8.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, afg. Sunderland 1./9. til Kjøbenhavn.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Nantes 20./8.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Rotterdam 1./9. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Odense 30./8. til Petersborg.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Libau 30./8.

Rossia. Generalkonsul Elisejeff, Koføed, ank. Ghent 1./9.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Suez 27./8. til Hongkong. — Cathay, Kruse, afg. Shanghai 31./8. til Yokohama. — Indien, Berg, afg. Shanghai 31./8. til Singapore. — Siam, Cortsen, afg. Colombo 18./8. til Suez. — Samui, Licht, afg. Antwerpen 19./8. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 26./8. til Bangkok. — Bandon, Thomsen, afg. Sabang 23./8. til Suez. — Pangan, Knudsen, ank. London 25./8. — Cambodia, Christensen, afg. Newcastle 5./8. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. St. Thomas 26./8. — St. Jan, Ingemann, ank. London 27./8.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 1./9. — Helene, Sørensen, ank. Riga 28./8. — Agnete, Petersen, ank. Kalundborg 1./9. — Hermia, Hansen, afg. Methil 29./8. — Alice, Schultz, ank. Seabam 21./8.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Glasgow 28./8. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Burntisland 30./8. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Frederikshavn 27./8. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Wisbeck 29./8. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 29./8. — G. Koch, Jørgensen, ank. Himango 27./8. — Hans Tavsén, Khaborg, ank. Rouen 30./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Kiel 29./8. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Kiel 1./9. — Alfred Hage, Ellekilde, pass. Kjøbenhavn 29./8. for nordg. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Aarhus 28./8.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Ghent 1./9. — Allan, Nielsen, afg. Boness 30./8. til Aarhus.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Raumo 30./8.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, afg. Ghent 1./9. til Leith. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Ghent 31./8. — Rimfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 31./8. til Frederikshavn. — Schach Steenberg, Theilund, pass. Kjøbenhavn 29./8. til Kings Lynn.

Frem. Austa, Bagger, afg. Ghent 29./8. til Burntisland. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 28./8. — Vera, Thing, afg. Odense 29./8.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, ank. Mariager Fjord 31./8.

Ronne. Argus, Holm, er ank. Kalmar. — Leif, Nielsen, er ank. Trawemünde. — Sigurd, Koføed, ank. Kalmar 22./8. —

Herman Olsen, Hintze, ank. Stolpmünde 22./8. — Ansgar, Møller, ank. Newcastle 24./8. — Veset, Koføed, er ank. Kjøbenhavn. — Karen, Larsen, er ank. Uleåborg. — John Hintze, Knudsen, ank. Colberg 25./8. — Næstved, Rasmussen, ank. Vang 26./8. — Ane Cathrine, Holm, ank. Kalmar 28./8. — Gudmund, Petersen, ank. Wismar 28./8. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Kjøbenhavn 28./8.

Svendborg. Severine, Hansen, ank. Ronne 29./8. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Hasle 29./8. — Dagny, Rasmussen, ank. Hull 29./8. — Emanuel, Bentzen, ank. Dieppe 30./8. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Königsberg 28./8. — Agnes, Christensen, ank. Drobak 28./8. — Iris, Hansen, ank. Ramsgate 29./8. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Stege 29./8. — Laurits, Dam, er ank. Kjøbenhavns Red p. R. t. Faro. — Peter, Jørgensen, ank. Liban 30./8. — Maagen, Jensen, nak. Plymouth 30./8. — Libra, Hansen, ank. Flensborg 28./8. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Kings Lynn 29./8. — Frejr, Jensen, ank. Antwerpen 30./8. — Rossing, Larsen, ank. Stettin 30./8. — Concordia, Henriksen, ank. Dunckerque 30./8. — Meta, Møller, ank. Douglas 25./8. — Najaden, Rasmussen, ank. Holbæk 25./8. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Ronne 25./8. — Ester, Petersen, ank. Liban 26./8. — Emilie, Rasmussen, ank. Brests 25./8. — Guldborg, Jørgensen, ank. Drobak 27./8. — Jens, Eriksen, ank. Umeå 27./8. — Vega, Rasmussen, ank. St. Nazaire 26./8. — Brodrene, Jørgensen, ank. Gravensten 25./8. — Ludvig, Larsen, ank. Holbæk 26./8. — Sofon, Rasch, ank. Kalmar 24./8. — Galathea, Jensen, ank. Mariager 27./8. — Emilie, Rasmussen, ank. Concarneau 27./8. — Clythia, Nielsen, ank. Wemyss 27./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Fredericia 27./8. — Embla, Mikkelsen, ank. Nykjøbing F. 26./8. — Rota, Rasmussen, ank. Dunckerque 30./8. — Erhardt, Larsen, ank. Penarth Red 30./8. — Gæa, Petersen, ank. Fowey 30./8. — Frejer, Brandt, ank. Umeå 31./8. — Martin Nissen, Petersen, ank. Hull 30./8. — Elise, Andreasen, ank. Pappenburg 30./8. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. St. Davids 31./8. — Zampa, Petersen, ank. Cour-selles 31./8. — Pampa, Jensen, ank. Lübeck 1./9. — Althea, Skovgaard, ank. Kemi 31./8. — Alfrede, Petersen, ank. Kronstadt 31./8. — Venus, Jensen, ank. Genua 31./8. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Havre 31./8. — Capella, Hansen, ank. Kronstadt 1./9.

Æro. Sejerskrans, Schmidt, ank. Nordenham 28./8. — Ellen, Lauritzen, ank. Kjøbenhavn 28./8. — Hermod, Dreimann, ank. Dysart 29./8. — Amalia, Andersen, ank. Kalmar 28./8. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 29./8. — Anne, Hansen, ank. Kjøbenhavn 30./8. — Neptun, Jensen, ank. Swinemünde 30./8. — M. Hay, Petersen, ank. Karlshamn 29./8. — Fred, Jørgensen, ank. Riehubo 29./8. — Mette, Andersen, ank. Kristiania 29./8. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Kjøbenhavn 29./8. — Venus, Jensen, ank. North Shields 30./8. — Aerial, Christensen, ank. Ipswich 30./8. — Karen, Boye, ank. West Wemyss 30./8. — Hosanna, Raahauge, ank. Skagen 30./8. — Herkules, Bager, ank. Vejle 30./8. — Ruth, Nielsen, ank. St. Valery somme 30./8. — Abba, Petersen, ank. Bogense 30./8. — Henry, Bager, ank. London 31./8. — Hebe, Clausen, ank. Dunckerque 30./8. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Kings Lynn 30./8. — Kronen, Hermansen, ank. West Wemyss 1./9. — Kirstine, Rasmussen, ank. Rodvig 1./9. — Diana, Hermansen, afg. Sundswall 29./8. til Lynton. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 1./9. — Ingolf, Nymann, ank. Shoreham 31./8. — Thor, Kromann, pass. Dover 26./8. for Ria Hache.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 3. September 1909. — St. Thomas Havn. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Hollandske Mølle



Helsingør.
Tlf. 5.

Sejl ikke forbi Helsingør,
før de har forsynet Dem med
HOLLANDSKE MØLLES
holdbare og velsmagende
BRØDSORTER
(Rug-, Sigte- og Franskbrød).
Faas hos d'Hrr. Skibsprovianteringshandlere
Hurtig Ekspedition.

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 Højde på 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvise, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegener og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1946. Vrag afmærket. Læso-Trindel. Kattegat. Vraget af Damperen »Gredland« ligger sunket ved Læso-Trindel. En Vragvager med grøn Slage og grøn Flag er udlagt 40 m Ø. for Vraget og 200 N.V. t. N. fra Sømærket »Læso-Trindel Ø.«. Vraget er netop overskyldt.

1947. Fyr i Uorden. Taars. Store-Bælt. Taars Fyr er i Uorden. Det vil snarest muligt atter blive brugt i Orden.

1948. Forestaaende Tænding af Fyr. Færøerne. Den 15de September 1909 tændes Strandfyr paa Østern. Fyret ligger 250 m S. 20° V. fra Sjøv Kirke. Fyret er et Lyfyr, og viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn c. 1/2 Sek., Mørke c. 2 1/2 Sek. Lyset er rødt fra c. N. 55° Ø. til S. 89° Ø., grønt fra S. 89° Ø. til S. 11° Ø., hvidt fra S. 11° Ø. til c. S. 5° Ø. Flammens Højde: 24 m. Fyret vises fra et hvidt fikskantet, 4 m højt Træhus med rød, vandret Strib. Synsvidden og Lysevejen for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys: 9 Sm. 6 Sm og 4 1/2 Sm. Linsapparat af 6te Orden. Beliggenhed: 62° 6' 56" N. Br. 6° 44' 45" V. Lgd.

Forinden Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg.
Sumbø, Hestø og Myggenæs Fyr kan ligeledes forinden deres Tænding brænde til Forsøg. (Kort Nr. 208 og 209. Færøske Løds, Side 53. Fyr-Port. Nr. 539.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2923. Kjøbenhavn 1908.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1949. Forandring i Belysning, Sassnitz, Rügen, Tyskland. Paa Sassnitz Ø.-Mole er de 3 grønne Fyr lodret for hinanden og Taagetrompeten ved den flytted 9 m NØ. hen, og en grøn Lanterne tændt paa Hovedet af Moleus Forlængelse. Synsvidden: 2 Sm. Den skal holdes om Styrhord for Indgaende. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1692. Kjøbenhavn 1909.)

1950. Gnistelegraf-Station nedlagt. Marienleuchte, Marienleuchte Gnistelegraf-Station er nedlagt. 54° 29' N. Br. 11° 14' Ø. Lgd. (Kort Nr. 116, 125, 157 og 160. Danske Løds, Side 399.)

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saavel Oplaget strækker til, Kratis ved Henveendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henveendelse maa Svarporto vedlægges.

Mørke 2 1/2 Sek. Flammens Højde: 33 m. Synsvidden: 15 Sm. Hvidt, 5 m højt Taarn ved et hvidt Beboelseshus. 53° 51' 30" N. Br. 56° 59' 0" V. Lgd.

1972. Fyr tændt. Cape North, Labrador. Paa Cape North er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 m. Synsvidden: 15 Sm. Hvidt og rødt vandret stribet, 5 m højt Taarn ved et hvidt Beboelseshus. 53° 46' N. Br. 56° 26' V. Lgd.

1973. Fyr tændt. Twillingate (Toulinguet), Notre Dame Bay, Newfoundland Ø.-Kyst. Paa det nye Værft ved Twillingate er tændt et rødt, fast Fyr. Rødt og hvidt vandret stribet Taarn. 49° 39' 40" N. Br. 54° 45' 50" V. Lgd.

1974. Fyr tændt. Caplin Cove Head, Herring Neck, Notre Dame Bay, Newfoundland Ø.-Kyst. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Caplin Cove Head. Flammens Højde: 28 m. Synsvidden: 12 Sm. Hvidt, 5 m højt Taarn ved et hvidt Beboelseshus. 49° 39' N. Br. 54° 35' V. Lgd.

1975. Fyr tændes. Green Island, Fortune Bay, Newfoundland S.-Kyst. Paa Toppen af Green Island er tændt et hvidt Fyr med Formørkelser hver 5 Sek., Lys 2 1/2 Sek., Mørke 2 1/2 Sek. Flammens Højde: 42 m. Synsvidden: 16 Sm. Linsapparat af 4de Orden. Rødt, 5 m højt Taarn. 46° 52' 30" N. Br. 56° 5' 0" V. Lgd.

1976. Fyr tændt. Long Point, Newfoundland V.-Kyst. Paa Long Point paa V.-Siden af Indløbet til Port an Port Bay, er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Flammens Højde: 15 m. Synsvidden: 11 Sm. Hvidt, 13 m højt Taarn ved et hvidt Beboelseshus. 48° 47' 30" N. Br. 58° 46' 0" V. Lgd.

1977. Fyrskib udlagt. Prince Shoal, Saguenay River, River St. Lawrence, Canada. Fyrskib Nr. 7 er atter udlagt ved Prince Shoal paa dets tidligere Plads. Det viser et rødt Fyr paa Stortoppen i 9. m Højde, et hvidt Fyr paa Fortoppen i 7. m Højde, og et rødt Fyr fra Slaget mellem Masterne i 15 m Højde. Synsvidden: 9 Sm. Skibet er mærket »Prince Shoal« og »Nr. 7«. Paa Stortoppen er rød Ballon. Naar Skibet ikke er paa Station, nedtages Ballonen og Fyret paa Stortoppen stakkes. Taagesignal gives med en Dampfløjte, som hver 1 Minut giver To-Stød, Stød 4 Sek., Pause 4 Sek., Stød 4 Sek., Pause 4 Sek., og desuden med Undervands-Klokke, hvorpaa slaas 7 Slag med 2 Sek. Pause mellem Slagene, fulgt af 10 Sek. Pause.

Lys- og Klokketønden ved Prince Shoal er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1242 og 1543. Kjøbenhavn 1909.)

1978. Fyrskibet ombyttet. Traverse of the St. Roch, River St. Lawrence. Fyrskibet Nr. 7 ved S.-Siden af South Traverse nedre Ende er ombyttet med Fyrskibet Nr. 17. Det viser et hvidt Fyr fra Stormasten i 12 m Højde, et hvidt Fyr fra Fokkemasten i 10. m Højde, og et rødt Fyr fra Slaget mellem Masterne i 16 m Højde. Synsvidden: 9 Sm. Linsapparat. Det er en Skonnert, den er malet rød, mærket »Lower Traverse« og »Nr. 17«. Det har rød ballon paa Stortoppen. Taagesignal gives med en Diaphon, som hver 1 Minut giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed. (Se »Efterretninger for Søfarende«, Nr. 1243. Kjøbenhavn 1909.)

1979. Ledefyr flyttet. Richibucto Harbour, Northumberland Strait, New Brunswick Ø.-Kyst. Ledefyrene for Barren ved Richibucto Harbour er flyttet saaledes: Forfyret 66 m S. 69° Ø. hen, og bagfyret 79 m S. 66° Ø. hen og staar nu 105 m S. 20° V. fra Forfyret.

1980. Ledefyr flyttet. Kouchibouguac River, New Brunswick Ø.-Kyst. Ledefyrene paa South Beach for Barren i Indløbet til Kouchibouguac River er flyttet saaledes: Forfyret 77 m S. 18 1/2° Ø. hen, og bagfyret 74 m S. 4° Ø. hen og staar nu 94 m N. 71° V. fra Forfyret.

1981. Klokketønde ombyttet. Tormentine Reefs, Northumberland Strait. New Brunswick. Klokketønden ved Tormentine Reefs er ombyttet med et sort Stumpstønde, mærket »Tormentine Reef«.

1982. Fløjetønde ombyttet. Tryon Shoal, Northumberland Strait. Prince Edward Island S.-Kyst. Fløjetønden ved Tryon Shoal er ombyttet med en rød Spidstønde, mærket »Tryon Shoal«.

1983. Lys- og Fløjetønde udlagt. Northumberland Strait, Prince Edward Island. En sort og hvid Lys- og Fløjetønde, mærket »Mid Channel Northumber-

1951. Fyr forandret. **Wester Markelsdorf, Fehmarn.** **Wester Markelsdorf** Fyr er nu forandret. (Kort Nr. 116 og 125. Danske Løbs, Side 399.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1735. Kjøbenhavn 1909.)

1952. Fyrskibet »Gabelsflaach« atter udlaet. **Kieler Bight.** Fyrskibet »Gabelsflaach« er atter udlaet paa Station og Reservefyrskipet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1638. Kjøbenhavn 1909.)

1953. Afmærkning forandret. **Kieler Fjord.** Mellom Lühö og Friedrichsort er Afmærkningen nu forandret. (Kort Nr. 125 og 157.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1695. Kjøbenhavn 1909.)

II. Kattegat og Skagerrak.

1954. Sminereiser. **Göteborg, Sverrig.** Det danske Konsulat i Göteborg meddeler: Indtil den 30de September 1909 afholdes Sminereiser i Lindløbet til Göteborg. Det er forhindret at ankre inden for Liniernen: Alfsborgsøen. Viklahaan—Västkusstens Føtegenomplag—Oscar II's Fort—Ålfborgsøen.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1955. Grund tillæget. **Amrum Bank, Tyskland.** Amrum Bank har med under 10 m skudt sig ud til 340 32' 36" N. Br. og N. for denne Brodde, mellem 7° 58' og 8° 27' Ø. Lgd., og der kan 8 m ved Middelt-Springflods Lavvande.

1956. Tønder Flyttel. **Wurster Færveid.** **Weser.** I Wurster Færveid er følgende Tønder Flyttel og ligger nu staledes:

Spiritønde R	16 m Vand.	53° 43'	17' N. Br.	8° 23'	07' Ø. Lgd.
S	17 m	53° 42'	7"	8° 24'	4"
Lys- og Klokketønde U	17 m	53° 40'	28"	8° 24'	54"
Spiritønde V	18 m	53° 39'	41"	8° 25'	50"
W	17 m	53° 38'	54"	8° 26'	48"

Deltagende Skibe skal fra Tønde R til S holde Midten af Færveidet, fra Tønde T til W hængs Spiritønderne.

1957. Fyr forandret. **Sengvarder Balje.** **Jade.** Sørgvarder Balje røde og hvide Fyr med Formærkelser er forstærket. Lyseveien er 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt Lys. Det viser nu hvidt Lys fra S. 1/2° V. gennem V. til N. 40° V. rødt Lys derfra gennem N. til N. 41 1/2° Ø. hvidt Lys derfra gennem Ø til S. 13 1/2° Ø. rødt Lys derfra gennem S. til S. 1/2° V. Lysel er svagt fra S. 83 1/2° V. til S. 88° V., over Tønde I7, fra N. 6 1/2° V. til N. 2° V., fra N. 89 1/2° Ø. til N. 88° Ø. og fra S. 6 1/2° Ø. til S. 2° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1459. Kjøbenhavn 1909.)

1958. Undervands Taagesignal. **Fyrskibet »Wandelaar«.** **Belgien.** Om kort Tid oprettes til Forsøg Undervands Taagesignal i Fyrskibet »Wandelaar«. Der stans Et-Slag paa Klokkeren hver 3 Sek. 51° 22' N. Br. 3° 0' Ø. Lgd.

1959. Vrag. **Fyrskibet »Haishro«.** **S. England.** Et Søfjaskib er sunket i 20 m Vand, 4 Sm S. 7° V. fra Fyrskibet »Haishro«. Mønstrene er lidt under Vandet. 52° 54' N. Br. 1° 34' Ø. Lgd.

1960. Fyrs Lysvinkel forandret. **Farn Island.** **England.** Farn Island hvide faste, hvide Fyr lysset nu fra N. 58° V. til N. 25° V. 55° 37' N. Br. 1° 39' V. Lgd.

IV. Kanalen Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1961. Forestaaende Forandring af Fyr. **Cherbourg.** **Frankrig.** I Fyret paa V.-Hovedet af den store Bølgelrøder ved Cherbourg skal den røde Vinkel forand-

skes med 45°, saa at den kommer til at lyse fra S. 5° Ø. gennem S. V. og N. til N. 73° Ø. 49° 40' 29" N. Br. 1° 38' 49" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1136. Kjøbenhavn 1909.)

1962. Fyr forandret. **Le Noire.** **Morlaix.** Le Noire Fyr er nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1293. Kjøbenhavn 1909.)

1963. Forandring af Fyr og Tønde. **Cardigan Bay.** **Wales.** **England.** Bardssey Fyr er forandret og viser hvide Fem-Blink hver 15 Sek., Morke mellem Blinkene 1 1/2 Sek., Morke mellem Grupperne 7 1/2 Sek. 52° 45' N. Br. 4° 47' V. Lgd. Cardigan Bay Fyrskib er permanent inddraget.

Særn Bndring (Causeway). Tønde er ombyttet med en sort Lys- og Klokketønde, mærket »Causeway«, som viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek. 52° 41' N. Br. 4° 25' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 523. Kjøbenhavn 1909.)

1964. Tønder udlaet. **Orkney Islands.** En rød Spidsstønde er i 8 m Vand indlaet ud for S.-Enden af Grand of Egilsay, 2, Sm S. 16° Ø. fra Egilsay gamle Kirke. 55° 7' N. Br. 2° 54' V. Lgd. En rød Spidsstønde er i 11 m Vand udlaet ud for Ø.-Enden af Quinbow Reef, 7 1/2 Kl N. 57° V. fra Papa Stroussay Fyr. 59° 9' N. Br. 2° 36' V. Lgd.

1965. Grunde fundet. **Rosslare Harbour.** **Irland Ø.-Kyst.** En 4 m Grund er fundet 2, Kl N. 39° V., og en 3 m Grund 6 Kl N. 43° V. fra Fyret paa Enden af Rosslare Harbour Bølgelrøder, som ligger paa 52° 15' N. Br. 6° 20' V. Lgd.

1966. Forestaaende Forandring af Tønde. **Lough Strangford.** **Irland Ø.-Kyst.** I 1909 flyttes Lys- og Klokketønden Farway, som ligger 5 1/2 Sm S. 51° Ø. fra Slagen paa St. Patrick's Rock og udhærges i 25 m Vand 15 1/2 Kl N. 74° Ø. fra Slagen paa St. Patrick's Rock. 54° 19' N. Br. 5° 28' V. Lgd. Tønden er rød og hvid vandret stribet, mærket »Strangford«, og viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek. V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1967. Forandring i Afmærkning. **Bassin d'Arcacon.** **Frankrig.** I Bassin d'Arcacon er følgende Tønder paa Grund af Løbets Forandring flyttet og ligger nu staledes: Andvinnings Klokketønden paa 44° 38' 13" N. Br. 1° 19' 1" V. Lgd. Sort Spiritønde Nr. 1 med Cylinder, paa 44° 39' 11" N. Br. 1° 18' 0" V. Lgd. Rød Spiritønde Nr. 2 med Kægle, paa 44° 32' 57" N. Br. 1° 17' 5" V. Lgd. Rød Spidsstønde Nr. 5 med Cylinder, paa 44° 33' 7" N. Br. 1° 16' 50" V. Lgd. Sort Spidsstønde Nr. 9 med Cylinder, paa 44° 34' 39" N. Br. 1° 14' 40" V. Lgd. Rød Kugletønde Nr. 4 med Kægle, paa 44° 35' 43" N. Br. 1° 13' 43" V. Lgd. Sort Spidsstønde Nr. 11 med Cylinder, paa 44° 36' 19" N. Br. 1° 13' 42" V. Lgd. Rød Kugletønde Nr. 8 med Kægle, paa 44° 38' 11" N. Br. 1° 13' 44" V. Lgd. Sort Spiritønde Nr. 13 med Cylinder, paa 44° 38' 38" N. Br. 1° 13' 50" V. Lgd. Rød Kugletønde Nr. 12 med Kægle, paa 44° 39' 46" N. Br. 1° 11' 56" V. Lgd. Sort Spiritønde Nr. 15 med Cylinder, paa 44° 40' 11" N. Br. 1° 10' 26" V. Lgd.

1968. Forandring af Fyr. **Kap Spatfel.** **Marokko.** **Afrika.** Den 15de September 1909 forandres Kap Spatfel hvide, faste Fyr til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 1/2 Sek., Morke 2 1/2 Sek. Lyseveien: 23 Sm. Det nye Fyr kan brændte til Forsøg. 35° 47' 13" N. Br. 5° 55' 30" V. Lgd.

1969. Fyr tændt. **Cape Nun.** **River Niger.** Paa Cape Nun er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Synsviddens: 15 Sm. Fyret skines af Palma Point Ø. for S. 59° Ø. 4° 17' N. Br. 6° 3' Ø. Lgd.

1970. Fyr tændt. **Guthroo Point.** **Guthroo Island.** **Hamilton Inlet.** **Labrador.** Paa Guthroo Point er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 m. Synsviddens 10 Sm. Rødt og hvidt, lodret stribet Taarn ved et hvidt Beboelseshus. 54° 29' N. Br. 57° 6' V. Lgd.

1971. Fyr tændt. **Packs Harbour.** **Sandwich Bay.** **Labrador.** Paa Packs Harbour Island er tændt et hvidt Fyr med Formærkelser hver 5 Sek., Lys 2 1/2 Sek.,

land Straits", der viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser, er i 22 m Vand udlagt midt i Løbet mellem Tryon Shoal og Tormentine Reefs, $6\frac{1}{2}^{\circ}$ Sm S. $27\frac{1}{4}^{\circ}$ Ø. fra Carleton Head og $6\frac{1}{2}^{\circ}$ Sm N. $59\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. fra Indian Point. $46^{\circ} 9' 25''$ N. Br. $63^{\circ} 38' 30''$ V. Lgd.

1884. Lystønde flyttet. Miscouche Shoal, Bedeque Bay, Prince Edward Island S.-Kyst. Lystønden ved Miscouche Shoal S.-Ende er flyttet S. efter i 9 m Vand, og ligger nu fra Sea Cow Head Fyr i N. $66\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og fra Indian Point Fyr i S. $39\frac{1}{2}^{\circ}$ V. $46^{\circ} 20' 19''$ N. Br. $63^{\circ} 52' 0''$ V. Lgd.

1885. Ledefyr tændt. l'Ardoise, Cape Breton Island S.-Kyst. To røde, faste Ledefyr er tændt ved l'Ardoise. Forfyrret staar paa Kysten, paa $45^{\circ} 36' 50''$ N. Br. $69^{\circ} 45' 0''$ V. Lgd. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 6 Sm. Linsesystemet af 6te Orden. Hvidt, firkanteret, 7 m høit Fyrlaarn. Bagfyret staar 244 m N. 43° Ø. fra Forfyrret. Flammens Højde: 16 m. Synsviddens: 8 Sm. Hvidt, 6 m høit, firkanteret Fyrlaarn. Linsesystemet af 6te Orden. Holdt overet i N. 43° Ø. leder Fyrene ind til Ankerplads ved l'Ardoise.

1886. Lystønde udlagt, Klokketønde flyttet. Nobska Point, Vineyard Sound, Massachusetts, Forønde Stater i Nord-Amerika. En Lystønde Nr. 18, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Morke 5 Sek., er udlagt $3\frac{1}{2}$ Sm SSO, for Nobska Point Fyr, fra West Chop Fyr i N. 55° V., og fra Gay Head Fyr i N. $42\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. Nobska Klokketønde Nr. 18 er flyttet $3\frac{1}{2}$ Sm SO, hen og ligger $\frac{1}{4}$ Kbl S. for Lystønden.

1887. Vrag borttaget, New York Upper Bay, New York. Vraget af Damp- lugteren "Martha Stevens", der var sunket i New York Upper Bay, er borttaget og Afmærkningens inddraget. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1930. Kjøbenhavn 1909.)

1888. Ledefyr tændt. Leipsic River, Delaware Bay, Paa Delaware Bay V.-Side er tændt to Ledefyr for Indløbet i Leipsic River. Forfyrret er et rødt, fast Fyr, der staar fra Ship John Shoal Fyr i S. $23\frac{1}{4}^{\circ}$ V., og fra Cross Ledige Fyr i N. $58\frac{1}{2}^{\circ}$ V. Flammens Højde: 5 m. Rød Pæl med Trekant. $39^{\circ} 14' 46''$ N. Br. $75^{\circ} 24' 37''$ V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar 152 m N. $74\frac{1}{2}^{\circ}$ V. fra Forfyrret. Flammens Højde: 10 m. Hvid Pæl med Trekant.

1889. Forandring i Afmærkning, Delaware River. I Delaware River er følgende Forandringer i Afmærkningens foretaget:
Listons Range, Dredged Channel Entrance Lystønde Nr. 16 A hedder Listons Range Lystønde Nr. 2 L. Duck Creek Out Tønde Nr. 18 A hedder Listons Range Tønde Nr. 4 L. Duck Creek Cut Tønde Nr. 15 A hedder Listons Range Tønde Nr. 1 L. Duck Creek Cut nye Tønde hedder Listons Range Tønde Nr. 6 L. Duck Creek Cut Tønde Nr. 15 B hedder Listons Range Tønde Nr. 3 L. Stony Point Tønde Nr. 18 B hedder Listons Range Tønde Nr. 8 L. Listons Point Tønde Nr. 15 C hedder Listons Range Tønde Nr. 5 L. Turn Tønde Nr. 18 D hedder Listons Range Tønde Nr. 10 L.

Baker Range, Ridge Lystønde Nr. 17 hedder Baker Range Lystønde Nr. 1 B. Dredged Channel Midway Tønde Nr. 17 A hedder Baker Range Tønde Nr. 3 B. Baker Range Spiritønde Nr. 2 B udlægges i 7° m Vand, paa Ø.-Siden af den gravede Rende, lige over for Dredged Channel Midway Tønde Nr. 17 A.

Reedy Island Range, Reedy Island Tønde Nr. 17 B hedder Reedy Island Range Tønde Nr. 1 R. Reedy Island Range Spiritønde Nr. 2 R er udlagt i 7° m Vand, ved Ø.-Siden af den gravede Rende lige over for den nuværende Reedy Island Tønde Nr. 17 B. Reedy Island Range Spiritønde Nr. 4 R er udlagt i 7° m Vand paa Ø.-Siden af den gravede Rende, $c. \frac{1}{2}$ Sm oven for den nuværende Reedy Island Tønde Nr. 17 B. Entrance Tønde Nr. 17 C hedder Reedy Island Range Tønde Nr. 3 R.

New Castle Range, Bisingboro Lystønde Nr. 20 B hedder New Castle Range Lystønde Nr. 2 N. New Castle Range Klokketønde Nr. 2 N udlægges i $8\frac{1}{2}$ m Vand tæt ved New Castle Range Lystønde Nr. 2 N. Om Vinteren ombyttes disse to Tønder med en Spidstønde 2 N. Salem Cove Tønde hedder New Castle Range Tønde Nr. 4 N. Finns Point Tønde Nr. 22 hedder New Castle Range Nr. 2 N. Goose Island Flat Lower Tønde Nr. 24 hedder New Castle Range Tønde Nr. 8 N. Bulkhead Shoal Lower Tønde Nr. 21 hedder New Castle Range Tønde Nr. 1 N.

2002. Fyr forandret, Palermo, Sicilien. Ved Palermo Havn viser Fyret paa N.-Molens Hoved nu grønt Lys og Fyret paa S.-Molens Hoved rødt Lys.

2003. Fyr forandret, Catania. Ved Catania er det røde Fyr paa den nye Ydernole forandret til et grønt, fast Fyr, og det grøune Fyr paa den fremspringende Bro i den V-lige Del af den nye Havn til et rødt, fast Fyr.

2004. Fyr forandret, Siracusa. Ved Siracusa er det røde Fyr paa Fort Maniaci forandret til et grønt, fast Fyr, og det hvide Fyr paa Punta Castelluccio til et rødt, fast Fyr.

2005. Fyr forandret, Monopoli, Italien Ø.-Kyst. Det hvide Fyr paa Molen ved Monopoli Havn er forandret til et rødt, fast Fyr.

2006. Fyr forandret, Molfetta, Italien Ø.-Kyst. Ved Molfetta Havn er det grøune Fyr paa Hovedet af den nye Mole forandret til et rødt, fast Fyr.

2007. Grund fundet, Melada Ø, Kanal von Zara, Østerrig-Ungarn. En 8, m Grund er fundet ved Øen Melada Ø.-Kyst, 250 m fra Land, fra Midten af Øen Bivoseak i S. 82° V., 1 Sm, og fra Øen Kamenjak i N. 45° V. $44^{\circ} 13'$ N. Br. $14^{\circ} 54'$ Ø. Lgd. Grundten er forbandet med Land ved en Ryg med under 11 m Vand.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst

2008. Baaks opført, Black Peak, Massana, Røde Hav. Paa Black Peak, som er Højen SSO, for North Bluff, er opført en 7 m høj Baake, hvidt foroven, sort forned. $17^{\circ} 19' 41''$ N. Br. $38^{\circ} 50' 30''$ Ø. Lgd.

2009. Obelisker rejst, Point Durnford, Zulu Land, Afrika. En sort og hvid vandret stribet, 9, m høj Obelisk er rejst paa Durnford Point, $28^{\circ} 54'$ S. Br. $31^{\circ} 59' 10''$ Ø. Lgd., og en hvid, 9, m høj Obelisk 2° , Sm S. 70° V. fra den første. De staar henholdsvis 17 m og 34 m over Vandet.

2010. Grunde fundet, Iles Barren, Maintirano, Madagascar V.-Kyst. Følgende Grunde er fundet og ligger saaledes:

Fra Midten af Sandøen paa Banc Simpson, 6 m 3° Sm N. 47° Ø., 6 m 4° Sm N. 28° Ø., 6 m 5° Sm N. 3° V. 10 m Kurven gaar tæt V. om disse Grunde. Øen paa Banc Simpson: $18^{\circ} 33' 15''$ N. Br. $43^{\circ} 59' 7''$ Ø. Lgd.

Fra Midten af Sandøen paa Banc du Sud, 6 m 4° Sm N. 49° V., 4 m 12° Sm S. 44° Ø., 2° m 11° Sm S. 54° Ø., 2° m 12 Sm S. 60° Ø., 4 m 12° Sm S. 69° Ø. Øen paa Banc du Sud: $18^{\circ} 41' 30''$ S. Br. $43^{\circ} 59' 37''$ Ø. Lgd.

2011. Vrag, Lodssignaler, Bombay, Forindien. Vraget af Lodsskonnerten ligger i 11 m Vand, $3\frac{1}{2}$ Sm S. 52° V. fra Bombay Fyrskib, $18^{\circ} 47'$ N. Br. $72^{\circ} 43'$ Ø. Lgd.

Lodsskonnerten er uforandret. Damploedsfartøjet fører foruden de sædvanlige Signaler en rød Lanterne 2, m under Toplanterne.

2012. Forandring i Afmærkning, Trincomali Harbour, Ceylon Ø.-Kyst. Den hvide Spidstønde, som ligger $\frac{1}{2}$ Kbl N. 55° V. fra Flagstangen paa Værftet, og den sort og hvid tærnedede Stumpstønde $4\frac{1}{2}$ Kbl N. 25° V. fra samme Flagstang, er inddraget. Den hvide Spidstønde ved Kerhela Rock er flyttet og ligger nu 4° Kbl N. 28° V. fra samme Flagstang.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2013. Fyr tændt, Hongkong Harbour, China. Fyret paa Blackhead Hill er nu tændt. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1782. Kjøbenhavn 1909.)

2014. Søminer, Vladivostok, Sibirien. Skibe, som besjelle Vladivostok, bør kun benytte det Ø-lige Indløb til Eastern Bosphorus, og gaa N. om eller inden for $\frac{1}{2}$ Sm V. om Askold Island, da man der uden for ikke kan være sikker paa, at der ikke ligger Søminer. Man bør holde godt Udkig og undgaa flydende Genstande.

2015. Forandring i Afmærkning, Ponghau Harbour, Pescadores Islands, Japan. En sort Tønde er udlagt $13\frac{1}{2}$ Kbl N. 20° Ø. fra Baaken 4 Kbl V. for Dome

Deep Water Point Range, Goose Island Flat Lystønde Nr. 26 hedder Deep Water Point Range Lystønde Nr. 2 D. Bulthead Shoal Bright Tønde Nr. 23 hedder Deep Water Point Range Tønde Nr. 1 D. Goose Island Flat Middle Tønde Nr. 26 A hedder Deep Water Point Range Tønde Nr. 4 D. Bulthead Shoal Middle Tønde Nr. 25 hedder Deep Water Point Range Tønde Nr. 3 D. Goose Island Flat Upper Tønde Nr. 26 B hedder Deep Water Point Range Tønde Nr. 6 D. Bulthead Shoal Upper Tønde hedder Deep Water Point Tønde Nr. 5 D.

Cherry Island Range, Cherry Island Range Klokketønde Nr. 2 C er udlagt i 7^o m Vand paa Pennsville Spidsstønde Nr. 26 C's Plads. Om Vinteren ombyttes den med en Spidsstønde Nr. 2 C. Cherry Island Flats Lower End Western Side Tønde Nr. 27 C hedder Cherry Island Range Tønde Nr. 1 C. Cherry Island Range Spidsstønde Nr. 3 C er i 7^o m Vand udlagt paa V.-Siden af den grævede Rønde, c. $\frac{3}{4}$ Sm neden for Bellevue Range forreste Fyr. Cherry Island Flats røde Spirtønde, $\frac{1}{2}$ Sm neden for Bellevue Range Forfyr, hedder Cherry Island Range Tønde Nr. 4 C. Cherry Island Range Spirtønde 5 C udlægges i 7^o m Vand, $\frac{3}{4}$ Sm neden for Cherry Island Range Forfyr.

Bellevue Range, Cherry Island Flats Cut Eastern End Tønde Nr. 28 hedder Bellevue Range Tønde Nr. 2 B. Bellevue Range Spirtønde Nr. 1 B er i 7^o m Vand udlagt ved V.-Siden af den grævede Rønde c. $\frac{1}{2}$ Sm oven for Cherry Island Range Forfyr. Bellevue Range røde Spirtønde, c. $\frac{1}{2}$ Sm oven for Cherry Island Range Forfyr, har Nr. 4 B. Bellevue Range Spirtønde Nr. 3 B er i 7^o m Vand udlagt paa V.-Siden af den grævede Rønde, c. $\frac{1}{2}$ Sm oven for Cherry Island Range Forfyr. Bellevue Range røde Spirtønde 1 $\frac{1}{2}$ Sm oven for Cherry Island Range Forfyr har Nr. 6 B. Bellevue Range Spirtønde Nr. 5 B er i 7^o m Vand udlagt c. 2 $\frac{1}{2}$ Sm oven for Cherry Island Range Forfyr.

Schooner Ledge Range, Bellevue Range røde Spidsstønde hedder Schooner Ledge Range Tønde Nr. 2 S. Schooner Ledge Range Tønde Nr. 1 S er i 8^o m Vand udlagt c. 1 Sm oven for Skærringen af Bellevue og Schooner Ledge Ledelinier. Schooner Ledge Range røde Spirtønde, c. 1 Sm oven for Skærringen af Bellevue og Schooner Ledge Range Ledelinier, har Nr. 4 S. Schooner Ledge Range Stumpstønde Nr. 3 S er i 8^o m Vand udlagt 2 Sm oven for Skærringen af Bellevue og Schooner Ledge Range Ledelinier. Schooner Ledge Range røde Spirtønde, c. 2 Sm oven for Skærringen af Bellevue og Schooner Ledge Range Ledelinier, har Nr. 6 S. Schooner Ledge Range Stumpstønde Nr. 5 S er i 8^o m Vand udlagt 3 Sm oven for Skærringen af Bellevue og Schooner Ledge Range Ledelinier.

Schooner Ledge Range røde Spirtønde, c. 3 Sm oven for Skærringen af Bellevue og Schooner Ledge Range Ledelinier, har Nr. 8 S. Schooner Ledge Range Stumpstønde Nr. 7 S er i 8^o m Vand udlagt c. 4 Sm oven for Skærringen af Bellevue og Schooner Ledge Range Ledelinier. Schooner Ledge Range røde Spirtønde, c. 4 Sm oven for Skærringen af Bellevue og Schooner Ledge Range Ledelinier, har Nr. 10 S. Schooner Ledge Range Stumpstønde Nr. 9 S er i 8^o m Vand udlagt c. 5 Sm oven for Skærringen af Bellevue og Schooner Ledge Range Ledelinier. Schooner Ledge Range røde Spirtønde, c. 5 Sm oven for Skærringen af Bellevue og Schooner Ledge Range Ledelinier, har Nr. 12 S. Schooner Ledge Range Stumpstønde Nr. 11 S er i 8^o m Vand udlagt lige over for Mundingen af Chester Creek. Schooner Ledge Range røde Spirtønde lige over for Mundingen af Chester Creek, har Nr. 14 S. Schooner Ledge Spirtønde Nr. 31 er inddrægt.

Tinicum Island Range, Chester Island røde Spidsstønde, S. for Skærringen af Schooner Ledge og Tinicum Island Range Ledelinier, hedder Tinicum Island Range Tønde Nr. 2 T. Tinicum Island Tønde Nr. 33 hedder Tinicum Island Range Tønde Nr. 1 T. Chester Island Flats Upper End Tønde hedder Tinicum Island Range Tønde Nr. 4 T. Tinicum Island Elbow sorte Stumpstønde hedder Tinicum Island Range Tønde Nr. 3 T. Bramwell Point Tønde Nr. 40 A hedder Tinicum Island Range Tønde Nr. 6 T.

Fort Mifflin Bar Cut Range, Lower Bar Tønde Nr. 35 hedder Fort Mifflin Bar Cut Range Tønde Nr. 1 F. Upper Bar Tønde Nr. 42 hedder Fort Mifflin Bar Cut Range Tønde Nr. 2 F.

1890. Flytning af Fyrskibet »Cape Charles« udsat. Chesapeake Bay. Flyt-

ningen af Fyrskibet »Cape Charles« er udsat indtil videre. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1727. Kjøbenhavn 1909.)

1891. Advarsel. Dybbe, Bald Head Channel, Cape Fear River, North Carolina. I New Channel Range Ledelinie er der kun 4 m Vand, men dybt Vand N. for den. Man bør tage Løds.

1892. Advarsel. South Channel, Charleston Harbor, South Carolina. Ledelinie i South Channel leder ikke i det dybeste Vand, man skal holde S-Skæl i den fra Sumner Shoal Tønde Nr. 15 til S. for Fort Ripley Shoal Fyr, for at gaa fri af Middle Ground Shoal, hvor der er Indet 5^o m.

1893. Fyr forstærket. Cape Canaveral, Florida. Cape Canaveral Fyr er forstærket.

1894. Fyr forstærket. Jupiter Inlet, Florida. Jupiter Inlet Fyr er forstærket.

1895. Midlertidig Fyr tændt. East Washewoman Shoal, Hawk Channel, Floridas Reefs, Florida. Et midlertidig hvidt, fast Fyr er tændt paa en Pæl paa Rønderne af East Washewoman Shoal Fyrbæke. 24^o 39' 55" N. Br. 81^o 4' 31" V. Lgt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1835. Kjøbenhavn 1909.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaimiske-Hav.

1896. Forandring i Atmerkning. Galveston Harbor, Texas, Forenede Stater i Nord-Amerika. Galveston Lystønde Nr. 2 A er flyttet $\frac{3}{4}$ Kil f. nen i 6^o m Vand, fra North Jetty Bæke i S. 3 $\frac{3}{4}$ ° V., og $\frac{1}{2}$ Sm S. 82 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Fundamentet til Galveston Jetty Fyr.

South Jetty Entrance Klokketønde Nr. 2 er flyttet $\frac{7}{8}$ Kil Ø. hen i 6^o m Vand, $\frac{1}{2}$ Kil V. for Galveston Lystønde Nr. 2 A.

Bolivar Point Channel Spidsstønde Nr. 2 er udlagt i 7^o m Vand, 1 $\frac{1}{2}$ Sm S. 41 $\frac{3}{4}$ ° V. fra Bolivar Point Fyr.

Bolivar Point Channel Spidsstønde Nr. 4 er udlagt i 3^o m Vand, 7^o Sm S. 63 $\frac{3}{4}$ ° V. fra Bolivar Point Fyr.

Telegrafstønden ud for Bolivar Point er inddrægt.

1897. Tønde udlagt. Texas City Channel, Galveston Bay, Texas. En sort Stumpstønde Nr. 1 er udlagt ved Rønderne af Texas Channel Fyrbæke Nr. 1. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1938. Kjøbenhavn 1909.)

1898. Grund fundet. Honduras Bay, Guatemala. Ved Indløbet til Puerto Barrios er fundet en grund med 6^o m Vand, 3 Sm N. 54° Ø. for Joseph John Shoal, c. 1 Sm S. for Ox Tongue Shoal, hvorved der er 11 m Vand. Grundten er c. 1 Kil i Udstrækning og ligger i 16 m Vand.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1899. Fyr tændt. Barreirinhas, Maranhão, Brasilien. Et hvidt Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink, Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., er tændt paa V.-Banken i Mundingen af River Preguicas, Flammens Højde: 38 m. Sydsyddelen: 16 Sm. Hvidt, 28 m høj; Fyrtårn. 2^o 34' 30" S. Br. 42^o 44' 30" V. Lgt.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2000. Fyr forandret. Puzunoi, Italien V.-Kyst. Det røde Fyr paa Molen Calligoliano er forandret til et grønt, fast Fyr.

2001. Fyrs Lysøve. Punta Polvereja, Elba, Italien. Fyret paa Punta Polvereja har en Lysøve af 13 Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1098. Kjøbenhavn 1909.)

Island. 23° 33', N. Br. 119° 31', Ø. Lgd. Den hvide Tonde 16¼ Kbl N. 13° Ø. fra samme Banke er nu rød.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
 Korts eller Bogs Nr. 5 Nordsee, Deutsche Küste. Die Weser von Bremerhaven bis Elsfleth. (Mit 3 Plänen). 1: 25,000. 3,30 M.
 R 9 Ostsee, Russische Küste. Der Moon Sund. 1: 150,000. 2,80 M.
 R 12 Ostsee, Russische Küste. Der Rigasche Meerbusen, S-licher Teil. 1: 150,000. 2,70 M.
 R 32 Ostsee, Deutsche Küste. Kieler Förhde und Eckornförder Bucht. (Mit 1 Plan). 1: 50,000. 2,60 M.
 R 56 Nordsee, Deutsche Küste. Mündungen der Jade und Weser, Nördlicher Teil. 1: 50,000. 3,10 M.
 R 88 Nordsee, Deutsche Küste. Helgoland. 1: 15,000. 3,10 M. Holland.
 R 207 Noordzee. Monden van de Eems. 1: 50,000. f. 2,60.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Sept. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93 ¹ / ₄	—92 ¹ / ₄	92 ³ / ₄ 93
Danmark	—	—	—
Norden	—	84	85 ³ / ₄
Kjøbenhavn	—	21	21 ¹ / ₄
Carl	—	73 ¹ / ₂	74
Dannebrog	—	78 ¹ / ₂	79 ¹ / ₂
Skjold	—	49	49 ¹ / ₂
Urania	—	—	—
Union	20 ¹ / ₂	20	21 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	—	78 ¹ / ₂	79 ¹ / ₂
Hejmdal	—	90	91
Østasiatiske	132 ¹ / ₂	— ³ / ₄	132 ¹ / ₄ 132 ³ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	—	74	78
Torm	—	48	57
Inga	—	17	30
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab.	—	3	6
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	42 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	42 ¹ / ₄ 42 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.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	88	88 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	—	90 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4 % — — 2. Serie.	—	98	98 ¹ / ₂
4 % — — 1. — ..	—	97	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	90 ¹ / ₂	91 ¹ / ₄
4 % — — 7. — ..	—	95 ¹ / ₄	96
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	93	94
4 % Østift. Kreditf.	—	96	96 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	108 ¹ / ₂	—109	155	156 ¹ / ₂
Privatbank	—	—	108 ³ / ₄	109
Landmandsbank	—	—	132 ³ / ₄	133
Handelsbank	—	—	136 ¹ / ₂	136 ³ / ₄
Grundejerbank	46 ¹ / ₄	—45	45 ¹ / ₂	45 ³ / ₄
Burm. & Wain	90 ¹ / ₄	— ¹ / ₂	90 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Helsingørsk Jærnsk.	94 ¹ / ₂	—	94 ¹ / ₂	95
Sukkerfabr.	280	—281 ¹ / ₂	280 ¹ / ₄	281
Bryggeri Aktier	—	—	153 ¹ / ₂	154

Vekselkurser d. 1. September 1909.

	avista	10 d. d.
	Sælger	Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.18	18.18
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.55	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 1. September 1909.

Russiske Noter	216.95
4 % Russiske Consols.	90.90
3 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.	85.00
5 % Mexikanske 1899	102.20
5 % Rumænske Stats	102.00
4 % — — 1890	94.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 141,000, „Skjold“ 2,000, „Carl“ 10,000, „Norden“ 10,000, „Dannebrog“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 102,000, „Østasiatisk“ 154,000,

Møller & Rée,
Bankforretning, 18, Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

late Klases Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og late Klases Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Day, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 187.

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

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablisement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale Amallegade 30. Loddemaskiner
at forskellige Modeller.

Kompasser
komplet,
sidste Model.

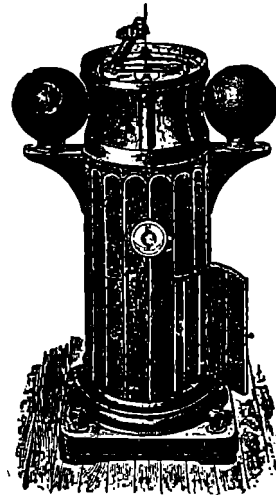
Kompasser
af eget Fabrikat
komplet efter
Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser
Motorfartøjs-
kompasser
Baadkompasser
m. m.

E. S. Ritchie & Sons
originale
Spritkompasser
o. a.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Komp. om Bord i Jern- og Dampsk. samt Motorfart. udf.



Azimut- og Pejl-
instrumenter
efter
forskellige Modeller.

Walkers
originale
Lodde- og
Loggemaskiner,
Harpoon A I og
Cherub Mark II,
Neptun Log.

Sekatanter og
Oktanter
Barometre
enk. og dobb.
Kikkertør m. m.
Reparationer
udføres.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 68.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 7. September 1909.

16. 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
 Davls 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.



Julius F. Schierbeck
 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsproviantsforretning
 Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«



Flenborgs
Skibbygning Selskab
 udfører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Privat Telegraf-Code,
 let og besparende Forbindelsesmiddel mellem Søfarende og Hjemmene.
 Prisen er Kr. 1,50 pr. enkelt Eksemplar.
 Faas ved Henvendelse til „Dansk Søfartstidende“s Kontor,
 St. Annæ Plads 26 eller gennem Boghandlerne.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 GI. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eftf., St. Annæplads 19 & 21.

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Certifikat 100 Kr.
PREISLER
 Kjøbmagergade 18.

Skibshypothekbanken
 Filial af hollandsk Bank Chr. IX's Gade 5
 i **København** Telef. 0052
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapakslar og Skruetakslar 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“.

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«

Rahtjens originale Composition
 Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
 Vesterbro, 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Skibshypothekbanker** **Prioritetslaan i Skibe**
 paa favorable Vilkaar

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.



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

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl danske Marine

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampsejldug 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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensens“.

Telefon 7262.

HELGE STABELL

Skibsiøgenior

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.

Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Som Fører

for Galease „Haabet“, Brutto 23 Tons, søges straks en rask og paalidelig Sømand med fornødne Kvalifikationer som Sætteskipper. Kopi af Anbefalinger for Paapasselighed og Ædruelighed forlanges.

Handelsbestyrer A. Munck
Hasle, Bornholm.

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.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Forestaaende Tænding af Fyr. Toftum og Grisetaa-
Odde. Limfjorden.

I indeværende Aar tændes ved Limfjorden følgende Fyr:

Toftum Fyr. Fyret ligger paa den nordligste Del af Toftum Banker ved Nissum-Bredning, ca. 3200 m. N. 21° V. for Humlum Kirke. Det er et Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys ca. 3 Sek., Mørke ca. 2 Sek. Lyset er grønt fra ca. N. 68° V. til ca. N. 60° V., hvidt fra ca. N. 60° V. til ca. N. 43° V. og rødt fra ca. N. 43° V. til ca. N. 38° V. Fyret vises fra en 4 m høj brun Træbygning med sort Tag. Flammens Højde: 24 m. Linseapparat af 4. Orden.

Beliggenhed 56° 33' 13" N. Br., 8° 33' 03" Ø. Lgd.
Før Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg.

Grisetaa-Odde Fyr. Fyret ligger paa den nordlige Spids af Grisetaa-Odde, ved Odde-Sund. Det er et Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys ca. 7 Sek., Mørke ca. 3 Sek. Lyset er grønt fra ca. S. til ca. S. 38° V., hvidt fra ca. S. 38° V. til ca. S. 53° V., rødt fra ca. S. 53° V. gennem V. til c. N. 30° V., grønt fra ca. N. 30° V. gennem N. til ca. N. 57° Ø., hvidt fra ca. N. 57° Ø. til ca. N. 78° Ø. og rødt fra ca. N. 78° Ø. til ca. Ø. Fyret vises fra et mørkegraa 10 m højt Taarn. Flammens Højde: 8 m. Linseapparat af 5. Orden.

Beliggenhed: 56° 34' 52" N. Br. 8° 34' 13" Ø. Lgd.
Før Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 6. September 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Forestaaende Udlægning af Lystønde. Silde-Røn.
Læsø S. Kattogat.

I indeværende Aar udlægges en hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., ca. 600 m SØ. for 0,6 m Pullen paa Silde-Røn i 7 m Vand. Synsvidde og Lysevne: 8 Sm. Beliggenhed 57° 7' 2" N. Br. 11° 2' 2" Ø. Lgd.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 6. September 1909.

V. Larsen. Fedevarerforretning. Griffenfeldtsgade 45. Telf. H 1834.

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 Søubre.

Kjøbenhavn, d. 7. September 1909.

Paa et Plenarmøde afholdt i Lørdags har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart enstemmigt vedtaget Repræsentationens ny Vedtægter i den af Ministeriet for Handel og Søfart forlangte Skikkelse. Selve Ordlyden af Vedtægterne vil ikke kunne offentliggøres forinden Ministeriets formelle Stadfæstelse har fundet Sted, men iøvrigt vil en Række af disses Hovedpunkter og deres praktiske Betydning i Forvejen være *Dansk Søfartstidendes* Læsere bekendt gennem de Udtalelser, som paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Aarhus*) blev fremsat af Kontorchef Krogh paa Ministeriets Vegne.

Som det vil erindres, oprettedes Handelsministeriet ved kgl. Resolution af 12. Oktober i Fjor, og allerede Dagen efter henlede vi Opmærksomheden paa, at den nyskabte Regeringsinstitution maatte have den ganske særlige Betydning for Skibsfarten, at den med ét Slag maatte give Fællesrepræsentationen en stærkt forøget Vægt, idet vi tilføjede, at der heri vilde 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 svarer til sit Navn — en fulgyldig Repræsentation for samtlige Interesser, der knytter sig til Skibsfarten. Det siden den Gang forløbne Tidsrum har givet os Ret i denne Betragtning, thi der kan ingen Tvivl være om, at med Afstemningen i Lørdags har man foretaget det første og vel nok det allervæsentligste Skridt i Retning af at fæstne Repræsentationens Stilling og sikre Skibsfarten det Medarbejderskab hos Administrationen, som dog til syvende og sidst er, og maa være, en saa væsentlig Betingelse for hele Søneringens Trivsel.

Det forlyder, at en af de mest betydende Faktorer indenfor Repræsentationen kun med Betænkelse er gaaet med til den Omorganisation, som de ny Vedtægter betegner. Vi har for vort Vedkommende aldrig kunnet forstaa denne Betænkelse, som vistnok skriver sig fra en vis Frygt for, at et eventuelt Samarbejde med enkelte, mindre betydende Faktorer indenfor Skibsfarten skulde vise sig uheldigt i Praksis, og det er derfor en Tilfredsstillelse at se, at man dog ikke af den Grund har ønsket at sætte et nøje og planmæssigt Samarbejde med Ministeriet paa Spil.

Intet Ministerium for Søfart vil kunne administrere uden Føling med selve Skibsfarten, men denne Føling vil kunne tilvejebringes paa forskellig Maade. Den vilde t. Eks. kunne tilvejebringes gennem et Par faguddannede Konsulenter, gennem et Søfartsraad eller gennem en Fællesrepræsentation. Den første af disse Muligheder kan vi maaske her ganske se bort fra, den har næppe ligget for, og der er i Virkeligheden nogen Grund til at tro, at Valget har staaet mellem Søfartsraad og Fællesrepræsentation. — Men kunde der, naar det stod til Skibsfarten, overhovedet her være Tale om noget Valg? Et Søfartsraad sammensættes, og dets Medlemmer vælges, af Regeringen, medens en Fællesrepræ-

sentation vælges af Skibsfarten selv og altsaa kommer til at bestaa af dennes egne Tillidsmænd.

Vi føler os forvissat om, at dette ene Moment er tilstrækkeligt til at godtgøre, at Skibsfartens Repræsentanter ved Afstemningen forleden har valgt den bedste Del. Det vil nu blive Fællesrepræsentationens og dens Foreningers Sag at bevare og styrke den Position, der er vundet.

Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation foranstalter d. 9. og 10. ds. et Handelsmøde afholdt her i Byen, ved hvilket Formanden, Etatsraad C. A. Olesen giver Meddelelse om Fællesrepræsentationens Virksomhed i de forløbne 25 Aar. Kontorchef Jul. Schovelin indleder Forhandling om en Aktie-Andels- og Foreningslov. Bankdirektør C. C. Clausen om Checks og Lovgivning derom. Konsul R. Kaalund om Handelsundervisningens Fremskridt. Forstander L. Jacobsen om Handelslærlinges Stilling. Konsul Wilh. Jensen om Misbrug af Terminshandel og Geheime-etatsraad L. Bramsen om Appellinstans i Tariferings-Sager og andre Tvistemåle om Toldlovens rette Fortolkning.

Fra Foreningen til Unge Handelsmænds Uddannelse har vi modtaget Beretning om Virksomheden i Skoleaaret 1908—1909. Det fremgaar af denne, at Købmandsskolen har en stor, fast Stok af Elever, der møder 6 à 8 Timer ugentlig eller mere, medens et ikke ringe Antal Elever søger Skolen i kortere Tid med færre, ugentlige Timer. Dette har bragt Bestyrelsen til at tage under Overvejelse, om der for de unge Lærlinge burde oprettes en Lærlingskole, hvori de i de første Læreaar kan tilegne sig de for en Købmand allermest nødvendige Kundskaber. Der er derefter oprettet en Lærlingskole, der i to à tre Aar med seks ugentlige Timer vil bibringe de unge Mennesker de nødvendige Kundskaber. Efter Gennemgangen af ældste Klasse afsluttes Undervisningen med en Afgangsprøve, hvorfor der gives Afgangsbrev. Dette kan suppleres med Bevis for Tillægsprøver i hvilke som helst Fag. Eleverne senere maatte ønske at underkaste sig Prøve i. Ogsaa for Elever, der har læst efter en friere Plan, vil der blive indrettet en lignende overkommelig Afgangseksamen. Bestyrelsen har derhos fremsat en Plan til Undervisning for Banklærlinge. Efter Forhandling med Københavns Banker vil denne blive paabegyndt d. 1. September d. A. og Undervisningen lagt i Hænderne paa Lærere, der er særlig kyndige i de dertil hørende Fag. Forelæsninger over Økonomi, der paabegyndtes i Forfjor, er i det forløbne Aar blevet fortsat. I det følgende Aar vil ogsaa andre Emner blive oplaget til Behandling. Ligesom i tidligere Aar er der afholdt Foredrag og Recitationer paa Tysk og Engelsk af indfødte. Bibliotheket har i Aar faaet en ikke ringe Udvidelse og er blevet godt benyttet. Den åaarige Dagskole har været særdeles godt besøgt. Da stadig et stort Antal unge Mennesker, der vil optages i Dagskolen, har maattet afvises, fordi de var for unge eller havde for mangelfuld Forberedelse, har man besluttet fra 1. November at gøre Forsøg med Oprettelse af en Forberedelsesklasse, hvori saadanne Elever kan faa Undervisning i Sprog, Dansk og Regning.

Dansk Dampers forulykket. Helsingør, d. 5. September. (Ritz. Bur.). Barkskipet »Saga« af Bergqvara har i Eftermiddag her landsat seks Mand af Besætningen fra Dampers »Lolland«, tilhørende Det Forenede Dampskibsselskab. »Lolland« var paa Rejse fra Blyth til Korsør med en Ladning Kul, da den

*) Se det stenografiske Referat i *Dansk Søfartstidende* Nr. 51 d. Aar.

Onsdag d. 1. ds. Kl. 6 Morgen kærtrede. Man formoder, at den enten er sprunget læk eller, at Lasten har forskudt sig. Skibet sank meget hurtigt, saa Besætningen kun lige fik Tid til at iføre sig de nødvendige Klæder, inden de gik i Baadene. Da Ulykken skete, gik der høj Sø ved nordlig Storm. De her landsatte blev, efter at have drevet fire Timer om i Søen, observeret af Barken »Saga«, der tog dem op 90 Sm udfor Blyth og tog dem med hertil. De reddede er: 1ste Styrmand C. C. F. Hansen, Nakskov; 2den Styrmand J. B. Juncker, Vejen; Motroserne Wilhelm Jørgensen, Nakskov; Kristen Jepsen, Nakskov, og Laurids Møller, Nakskov, samt Fyrbøder J. Larsen, Nakskov. Kokken var ogsaa med i Baaden, men druknede under Forsøget paa at borde Barken. Skibet, der havde en Besætning af 16—17 Mand, førtes af Kapitajn O. Nielsen. Om de øvrige Baades Skæbne vides intet.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 1. September. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten har tilkendt Svitzers Bjergningsentreprise 27,000 Kr. i Bjergeløn samt 2,325 Kr. i Liggedagsgodtgørelse for Lægtene med Renter 5 pCt. fra 9. ds. for Bjergning af Damperen »Bløtberg« af Rotterdam, der 11. Juli i Aar grundstødte paa Nordsiden af Lillegrunden, Syd for Sallholm, paa Rejse fra Oxelø Sund til Rotterdam.

Sammenslutning af Dampskibsselskaber. Paa et d. 28. August afholdt Møde vedtoges det at sammenslutte Dampskibsselskaberne Neptun og H. Kirschner til ét Selskab.

C. K. Hansen vil blive korresponderende Reder for det ny Selskab.

Forslaget om et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger.

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 66 d. A. gengav vi Ordlyden af en Skrivelse, af 12. f. M., i hvilken Den alm. danske Skibsførerforening af 1874 forespurgte en Række Foreninger Landet over, hvorvidt disse maatte kunne slutte sig til Tanken om Oprettelsen af et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger.

Fra Kjøbenhavns Skipperforening har vi i den Anledning med Anmodning om Oplagelse modtaget nedenstaaende Genpart af en Svarskrivelse, som Foreningen under d. 4. ds. har tilstillet Den alm. danske Skibsførerforening.

Kjøbenhavns Skipperforening, den 4. Septbr. 1909.

Til

Bestyrelsen for Den alm. danske Skibsførerforening af 1874.

I Skrivelse af 12. August d. A. har Bestyrelsen for Den alm. danske Skibsførerforening af 1874 rettet nedenstaaende Spørgsmaal til Bestyrelsen for Kjøbenhavns Skipperforening:

»Vil den ærede Forening bifalde Tanken om Oprettelsen af et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger?«

I denne Anledning skal undertegnede Bestyrelse ikke undlade at udtale, at den vel er villig til Samarbejde med Landets andre nautiske Foreninger om enhver Sag, som efter dens Formening kan tjene til at fremme den nau-

tiske Stands Interesser; men at man ikke kan give Tanken om Oprettelsen af et Fællesraad som paatænkt sin Tilslutning, fordi der allerede i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart findes et saadant Fællesraad, i hvilket de forskellige nautiske Foreninger, som ined nogen Berettigelse kan gøre Krav derpaa, er eller dog kan vente i den nærmeste Tid at blive repræsenteret, og fordi de enkelte Foreninger derigennem har Adgang til at bringe enhver Sag af almen Interesse for Skibsfarten frem til almindelig Drøftelse og lade de Særinteresser, som maatte gøre sig gældende indenfor de enkelte Foreninger, komme til Orde.

Da det derhos er bekendt, at Ministeriet for Handel og Søfart vil søge at tilvejebringe et nøje Samarbejde med Repræsentanter for de maritime Interesser ved Hjælp af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, da vi formener, at denne sidstnævnte Institution, naar der, som paatænkt, gives de forskellige Foreninger Adgang til i videre Omfang at blive repræsenteret i samme, paa en fuldt ud betryggende og fyldestgørende Maade, vil kunne varetage Skibsfartens og de dertil knyttede Personers Interesser, og da vi befrygter, at Oprettelsen af en sidcordnet Institution som det paatænkte Fællesraad, der i de Tilfælde, hvor dette maatte have samme Anskuelse om en foreliggende Sag som Fællesrepræsentationen, ikke vil faa nogen Betydning, i de modsatte Tilfælde vil kunne bevirke, at der, naar de to Institutioner saaledes gaar mod hinanden, aldeles ikke vil blive taget Hensyn til de Ønsker og Begæringer, som den nautiske Stand maatte fremsætte, ser vi os ikke, i alt Fald ikke foreløbig, i Stand til at kunne tiltræde Tanken om Oprettelsen af et Fællesraad som foreslaaet, idet vi skal tilføje, at de nuværende Forhold indenfor og mellem de enkelte nautiske Foreninger forekommer os at vise, at Tidspunktet for et nøjere Samarbejde mellem de enkelte Foreninger endnu ikke er kommet.

Foreningen skal endnu blot tilføje, at man, da den foreliggende Sag ses at være bragt frem for Offentligheden fra anden Side, har tilstillet Redaktionen af *Dansk Søfartstidende* en Genpart af nærværende Skrivelse med Anmodning om Optagelse.

P. B. V.
(sign.) A. V. Knudsen,
Formand.

Nautisk Literatur.

Efter at Carl G. F. Schwartz's »Haandbog til Brug ved Forberedelsen til Fiske- og Sætteskipperprøven« for en Aarrække siden blev udsolgt, har Aspiranterne til disse Prøver været stedmoderligt for ikke at sige uforsvarligt behandlet af Navigationsvæsenet, hvis Pligt det maatte være at sørge for Tilstedeværelsen af de for Undervisningen nødvendige Bøger. Ganske vist fandtes der en Bog »Praktisk Navigation« af Th. P. Funder, men den var nærmest skrevet for Lyssejlere og indeholdt kun en Del af, hvad der kræves til Fiskeskipperprøven. Omtrent ved Nytaarstid udkom imidlertid to Bøger, som hver paa sin Vis søgte at raade Bod paa den til Stede værende Mangel, og vi skal nu, efter at begge Bøger er blevet prøvet ved Undervisningen, gøre dem til Genstand for en kort Omtale.

J. A. D. Jensen: *Kortfattet Navigationslære for Fiske- og Sætteskipperne.*

Forfatteren har i denne Bog ikke alene behandlet all, hvad der kræves til Fiske- og Sætteskipperprøven i Aritmetik, Geometri og Navigation, men han har yderligere — hvad Fortalen ogsaa udsiger — af Hensyn til

muligt forestaaende Ændringer af Kravene til Fiskeskipperprøven medtaget forskelligt, som ikke for Tiden kræves til denne Prøve. Bogen er skrevet for Læsere, som helt eller til Dels er blottet for Skolekundskaaber, og Fremstillingen er med Henblik herpaa ret bred, men dog ikke overallt saa udførlig, at Bogen uden Vejledning kan læses af de Mennesker, for hvem den er bestemt. Vi erkender, at Bogen gennemgaaende er velskrevet, og at Navigationslæren saa godt som fuldstændig er bleven befriet for de Mangler, som er til Stede i Forfatterens »Lærebog i Navigation 1903«, forinden den er bleven omplantet i den nu foreliggende Bog. Da vi i sin Tid paatalte disse Mangler, adresserede vi ganske naturligt en Del af vore Anker til de Herrer, som i Henhold til Bogens Fortale havde bistaet Forfatteren. Det fremgaar ikke af Fortalen til det foreliggende Arbejde, hvorvidt Forfatteren ogsaa denne Gang har haft Raadgivere, men hvis saa er, maa Hjælpen sikkert være søgt andet Steds denne Gang, idet ikke alene alle væsentlige Fejl er rettet, men der er foretaget en Berigtigelse af en Mængde Smaating, som kun en almindelig sagkyndig og samvittighedsfuld Raadgiver faar Øje paa.

Det vil allerede heraf fremgaa, at vi finder Bogen god, og skulde vi anføre Mangler, bliver vi nødt til at indskrænke os til saadanne, som næppe nogen lignende Bog kan sige sig fri for. Opmuntrede ved de store Fordele, som denne Bog har fremfor Bogen af 1903, skal vi dog tillade os at henlede Forfatterens Opmærksomhed paa enkelte Trykfejl og Smaating, som bør gennemtænkes for næste Udgave: Pag. 24 »I Kvadratfod = 0,0985 Kvadracentimeter«; Pag. 34 er Cirklen defineret som en Linie, men Kuglen er Pag. 39 defineret som et Legeme; Pag. 44 »Tænkes Jordaksen forlængt til begge Sider, fremkommer en uendelig lang Linie«. Pag. 77 kommer et Afsnit »Lodskud som Kontrol for Bestikket«; men Bestik og Forklaring derpaa kommer først paa Pag. 100. Pag. 101 »Vinden sydlig« har ikke sin Plads paa det anførte Sted i Skibsdagbogen; Pag. 110 staar »Lodret paa Meridianen« ellers er dog det rigtige Udtryk »vinkelret paa« benyttet i Bogen. Fig. 27, Pag. 117 er utilladelig daarlig; herpaa gjorde vi allerede opmærksom forrige Gang, og vi beklager, at Forfatteren for sin egen Skyld ikke ogsaa her har taget Hensyn til vor Kritik. Tab. 6, Pag. 63 er unødvendig og pædagogisk set uheldig.

Det anførte er imidlertid kun Smaating, som vejer overordentlig lidt mod Bogens gode Sider, og ikke i synderlig Grad skader Bogen. Naar vi ikke desto mindre undlader at anbefale Bogen som Lærebog ved Navigations-skolerne, har det sin Grund i, at Forfatteren er Navigationsdirektør og som saadan sidder inde med den dømmende Myndighed ved Eksaminerne, og vi fastholder stadig den Opfattelse, at det i sig selv er mindre heldigt, at den dømmende Myndighed skriver Lærebøger til Brug ved Navigations-skolerne.

Th. P. Funder: Praktisk Navigation. 2. Udgave.

Sammenlignes den nu foreliggende anden Udgave med første, er det paafaldende, hvilken Ulighed man finder imellem Udgaverne. Stofmængden er — naar Bestikregning med to tilhørende Tabeller, som nu er tilkommet, undtages — meget nær den samme i begge Udgaver, men saa godt som enhver Sætning er omskrevet, saa at man ikke har let ved at se, at man har med to Udgaver af samme Bog at gøre. Der foreligger saaledes nærmest en helt ny Bog, og at Bogen har vundet ved den grundige Behandling, den har været Genstand for, og Omskrivningen, er utvivlsomt, idet saa godt som alle Fejl er blevet rettet, og vi kan i den Henseende yde Forfatteren vor Anerkendelse. Paa den anden Side er vi dog bange for, at Forfatteren, i sin Bestræbelse efter at gøre Bogen kortfattet, har ladet det gaa ud over Sammenhængen og har undladt vel mange Begrundelser paa Rigtigheden af, hvad

han fremsætter, saa at Bogen mere end nødvendigt har nærmet sig til at blive et Register med korte Forklaringer, og Bogens Brug gør derfor i alt for mange Tilfælde en Lærers Hjælp uundværlig for den Læser, som ikke er i Besiddelse af særlige Forudsætninger. Som Eksempel paa, hvor knap Bogen er skrevet, kan saaledes anføres, at flere af Tabellerne slet ikke har faaet nogen Overskrift, eller at denne kun i faa Tilfælde er tilstrækkelig oplysende til i Forbindelse med den til Tabellerne hørende Tekst at gøre Tabellernes Betydning og Brug forstaaelig for den i Navigationen ukyndige Læser. I Modsætning hertil skal anføres, at en saa sammentrængt Bog ikke behøver en Sætning af følgende Art (Pag. 56): »Forskellen findes ved at sætte det mindste Tal under det største og subtrahere«. Bogen er i usædvanlig Grad fri for Fejl, men paa en enkelt Mangel ved Behandlingen af Stoffet, skal vi dog henlede Forfatterens Opmærksomhed. Han skriver saaledes Pag. 29: »Under Taage og Tykninger det kun ved at bruge Loddet muligt at kontrollere Bestikket«. Imod denne Bemærkning vil næppe nogen gøre Indvending, selv om den i og for sig ikke er ganske korrekt; men Forfatterens Definition af Bestik og den Plads i Bogen, som Bemærkningen har faaet, retfærdiggør vor Paatale. Definitionen paa Bestik staar nemlig Pag. 28 og er: »Bestikket er det Regnskab, man ved Hjælp af Kompas og Logfører med Skibets Kurs og Fart«. Nu har ganske vist Kompas og styret Kurs samt Log og sejlet Fart været behandlet i det foregaaende, men der har ikke været talt et Ord om Deviation, Afdrift og Strøm. Bortset fra den mindre heldige Definition maa vi hævde, at Bemærkningen burde have haft sin Plads langt senere i Bogen, til Oplysning om at ogsaa de Fejl i Bestikket, som skyldes et mindre godt Kendskab til Deviation, Afdrift og Strøm, kan kontrolleres ved Lodskud.

I Følge Bogens Fortale indeholder Bogens første Del Kravene til Sælteskipperprøven, medens anden Del medtager Navigationen i saa stort Omfang, som i Almindelighed kommer til Anvendelse ved Sejladsen paa Nord- og Østersøen. Denne Bemærkning, i Forbindelse med, at Bestikregning nu er medtaget, og at Anvisningen til Skibsdagbogens Førelse er bragt i Overensstemmelse med de af Myndighederne stillede Krav til Skibsdagbogen, tyder paa, at Forfatteren ogsaa tænker sig anden Udgave anvendt af Aspiranter til Fiskeskipperprøven, som sidder inde med de Kundskaaber, som kræves i Aritmetik og Geometri til denne Prøve; men selv for saadanne Læsere tror vi, at Bogen vilde have været mere værdifuld, om dens Fremstilling havde været noget bredere skrevet, og der havde været mere Sammenhæng mellem dens enkelte Dele, saa at den kunde tjene til Selvstudium for flere end nu, hvor dens Brug som Lærebog i Almindelighed vil kræve betydelig Vejledning. Medens vi saaledes ikke ubetinget kan anbefale Bogen som Lærebog, mener vi derimod, at den er paa sin Plads som Haandbog for Folk, som ikke til Stadighed giver sig af med Navigation, og som allerede tidligere har været beskæftiget med Navigering af mindre Skibe i vore nærmeste Farvande.

Begge Bøger har righoldige Opgavesamlinger.

Frugtmarkedet.

Frugtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har sidste Uge ikke bragt nogen

Forandring; Forholdene er overalt elendige. Den svenske Strejkes successive Hændøen og Ophævelse synes ikke at bedre Forholdene, idet der ikke fremkommer ny Ordre af Betydning, ligesom flere af de noterede Fragter kun eksisterer paa Papiret. Til Themsens ofte ret daarlige Lossepladser udbydes dog vedvarende flere Stavlaste, men Raterne er elendige, og Rederne slutter kun ugerne til disse Steder, saa at det i det hele er meget vanskeligt at anbringe den fragtledige Tonnage for Udfragt.

Returfragter Vest fra holder sig uforandret saavel for Kul som Foderstoffer, dog er Klidlaste fra Themsens højere.

Hvad angaar de mindre Skibe er der et ikke uvæsentlig Lyspunkt siden sidste Beretning, idet den svenske Generalstrejke vel nu tør betragtes som endt, og godt det samme, thi den har kostet Skibsfarten mange Penge. Forhaabentlig vil alt i Løbet af denne Uge være ordnet og alter gaa i sin gamle Gænge. Flere Gødningslaste fra de svenske Sundhavne til Provinserne, som skulde være afskibet med Sejlere, vil dog nu fortrinsvis blive afskibet med Dampere paa Grund af den fremrykkede Aarstid. Rusland har næsten ingen Korn og Oljekager i Markedet, af Trælaster noteres bl. a. Riga/Wismar, Flensborg, Kiel 22 Mark, Hamburg 22 à 23 Mark. Tyskland er endnu ikke meget forandret; Königsberg slutter til 4 Mark, Danzig, hvorfra der ventes en god Rugeksport, slutter noget lignende, og Wismar noterer 3½ Mark ligeledes for Rug, men ellers meldes overall, at det stadig er for tidligt for Afskibning af nyt Korn. Danmark er ogsaa tilbage med det ny Korn og udbyder for Øjeblikket kun enkelte Ladninger Kalksten, Cement og Sukker. Kjøbenhavn sluttede kun meget lidt bl. a. Kokuskager til Stralsund 2½ Mark, Hvede til Malmø 8 Øre.

Fra Sø og Land.

Svøndborg Navigationsskole. Ved den nylig afsluttede anden Eksamen i 1909 bestod 5 Elever den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling), ved den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) bestod i Navigation 9, i Geografi og Vejrlære 9, i Soret og Handelsvidenskab 9 samt i Engelsk 4. Endvidere bestod en Sejlskibsfører Tilløgsprøven i Maskinlære.

Havarier og Forlis.

Nikoline, Skoneret af Østeråker, kom d. 4. ds. paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og Indbragt hertil for Dykkerundersøgelse.

Tuborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 5. ds. paa Rejsen fra England til Stettin med Kullast været i Kollision med Lappegrundens Fyrskib og har faaet en Del ovenbords Skade. Fyrskibet fik kun ringe Skade.

Lolland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Blyth til Korsør med Kullast sunket i Nordsøen i nordlig Storm. Af Besætningen er 6 Mand reddet af Barkskibet »Saga» af Bergvarn og landsat i Helsingør. Kaptajnen gik ned med sit Skib, og Resten af Besætningen, ni Mand, samt en kvindelig Passager er rimeligvis alle omkomne.

»Lolland» var bygget i 1882 i Paisly og maalte 255 Netto Reg. Tons. Skibet fortes af Kaptajn Ole Nielsen af Nakskov.

Axel, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 6. ds. kommet paa Grund paa Kastrup Knæ. Svitzers assisterer.

Nibe, d. 4. September (Ritz. Bur.). Da D. F. D. S.s Damper »Jyden» i Formiddags befandt sig i Draget, vilde den vige til Side for et andet Fartøj, men løb derved paa Grund. Tre Timer senere kom D. F. D. S.s Damper »Fylla», paa Rejse fra Løgstør til Aalborg, til og gjorde to forgæves Forsøg paa at slæbe »Jyden» af Grunden. »Fylla» tog derefter »Jyden»s Passagerer til Løgstør og Nykjøbing M. med til Aalborg. I Morgen vil Aalborg-Havnedamperen »Frem» forsøge at bringe »Jyden», der kom fra Kjøbenhavn paa Rejse til Limfjordsstationerne, flot.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 28. August foretoges der fra Flensborg Skibsbygnings-Selskabs Værft Provøvet med Damperen »Minister Helleputte», bygget for Regning Belgisk-Skandinavisk Dampskibsselskab i Antwerpen. Damperen, der er klasset til højeste Klasse i Germanischen Lloyd, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 290' 0", største Bredde 41' 5", Længde mellem Perpendikulærene 279' 0", Dybde (moulded) 19' 11" og en Lastevne paa c. 3,400 Tons. Skibet er forsynet med en Tregangs-Ekspansionsmaskine paa 950 ind. H. K. og gør en Fart af 9½ à 9¾ Knob i Timen.

Prøvefarten overværedes af Repræsentanter for Rederiet, der erklærede sig tilfreds med de opnaaede, fortrinlige Resultater.

Dansk condenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik i Nakskov

Faas i alle Skibsprovinsteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 8, Købh.
Telefon 6936.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon». Levstræde 9. Telefon 6025.

Skibsbygningmateriale, Skibsbygningsartikler,
Bronce-Drivakruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staalrosser,
Køjer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

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 foranede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Pillau 5./9. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 4./9. — Algarve, Borries, ank. Hudiksvall 5./9. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 3./9. — A. N. Hanson, Paaske, afg. Riga 3./9. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Gibraltar 4./9. — Arkansas, Petersen, afg. Sydney 31./8. til Belfast. — Arno, Strubberg, afg. herfra 5./9. til Rouen. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 3./9. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Denia 4./9. til Gibraltar. — Boira, Lunge, afg. Lissabon 3./9. hertil. — C. F. Pietgen, Thomsen, ank. New York 31./8. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 4./9. — Christian IX, Holm, ank. London 29./8. — Dagmar, Bogvad, dokker her. — Douro, Søberg, ank. hertil 4./9. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 5./9. — Florida, Andersen, ank. Boston 3./9. — Frederik, Thomsen, dokker her. — Garonne, Kromann, pass. Holtenuu 5./9. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensens, afg. Hull 4./9. til Havre. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 28./8. til New York. — Hengest, Munck, pass. Brunshüttel 3./9. for London. — Hjelm, Sørensens, ank. hertil 3./9. — I. C. Jacobsen, Jacobsen, afg. Gioja 4./9. til Palermo. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 3./9. — Kasun, Hansen, pass. Brunshüttel 5./9. for London. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 26./8. — Kiew, Jørgensen, pass. Gibraltar 1./9. for Genua. — Kursk, Gommessen, afg. herfra 2./9. til Petersborg. — Leopold II, Rasmussen, ank. Windau 3./9. — Loire, Craignon, afg. herfra 3./9. til Petersborg. — Louise, Kruse, pass. Gibraltar 5./9. til Nice. — Louisiana, Ørsted, laster her for New York. — L. P. Holmblad, Jensen, ank. Cartagena 5./9. — Moskva, Rasmussen, afg. Dunkerque 5./9. hertil. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. hertil 4./9. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Petersborg 5./9. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Riga 4./9. til Antwerpen. — Omsk, Harder, afg. Liban 4./9. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 31./9. fra Kristiania. — Perm, Christensen, afg. London 4./9. til Liban. — Pregel, Iversen, afg. Antwerpen 2./9. til Bordeaux. — Riberhuus, Bonnellykke, afg. Riga 4./9. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 26./8. — Saxo, Gotthardt, ank. Antwerpen 2./9. fra Rotterdam. — Seine, Dampt, afg. La Rochelle 3./9. til Dunkerque. — Texas, Lissner, afg. Newcastle 6./8. til Buenos Aires. — Tiber, Bech, afg. Skellefær 3./9. hertil. — Tyr, Thanning, ank. hertil 6./9. — United States, Wluff, afg. New York 2./9. til Kristianssand. — Vendsyssel, Larsen, afg. herfra 4./9. til Liban.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, pass. Port of Spain 17./8. for River Plate. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 3./9. til Browhead f. O. — Generalkonsul Pallison, Christensen, afg. Chatham 31./8. til

Bolfast. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Hull 3./9. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Miramichi 30./8. til Manchester. — Excellence Pløske, Rasmussen, ank. Petersborg 27./8. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Rotterdam 2./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Cardiff 28./8. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 18./8. — Johan Siem, Nielsen, afg. Loudon 2./9. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hungerburg 25./8. — Newa, Dahl, afg. Archangel 1./9. til Rotterdam.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Esbjerg 2./9. til Blyth. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Grimsby 3./9. til Tynen. — Nordsoen, Skou, afg. Ghent 4./9. til Stralsund. — Nexos, Basse, ank. Esbjerg 3./9. — Ellen, Hansen, afg. Lovisa 31./8. til Ostende. — Gerdu, Iversen, pass. Dartmouth 4./9. for Bordeaux. — Hebe, Grøgersen, afg. Råfö 1./9. til London. — Inger, Larsen, ank. Aguila 2./9. — Johanne, Thøgersen, pass. Skagen 3./9. for Åbo. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Dunkerque 4./9. — Laura, Petersen, ank. Kirkculdy 3./9. — Napoli, Brinch, ank. Casablanca 1./9. — Bodil, Uldall, afg. Cadix 31./8. til Westmannøerne. — Dagmar, Mathiasen, ank. Königsberg 2./8. — Nerma, Schiff, pass. Helsingør 4./9. for Königsberg. — Alfa, Sørensen, afg. Sunderland 1./9. til Svendborg.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Riga 31./8. til Rouen. — Ingrid, Winther, ank. Antwerpen 4./9. — Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 3./9. for Ostende. — Alexy, Lorentzen, ank. Hungerburg 30./8. — Dagny, Sørensen, ank. Torneå 2./9. — Mary, Clausen, ank. Lenwick 3./9.

Dampskibsselskabet Kjøbenhavn. Hafnia, Lindberg, ank. Kiel 31./8. — Russia, Poulsen, ank. Reval 3./9. — Carl Heeksher, Starek, ank. Narva 28./8. — Dania, Petersen, ank. Kristiania 2./9. — Normannia, Eriksen, ank. W. Hartlepool 24./8. — Euxinia, Lund, ank. Rotterdam 30./8. — Canadia, Jespersen, ank. New York 1./9. — Livonia, Skov, ank. Petersborg 27./8.

Østersøen. Cimbrina, Paulsen, ank. Filadelfia 21./8. — Patricia, Dam Larsen, ank. Kronstadt 26./8. — Gratia, Sørensen, ank. Kronstadt 26./8. — Astoria, Neergaard, afg. Pensacola 31./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Ypila 31./8. — Gallia, Njelsen, ank. Petersborg 26./8. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Kjøbenhavn 31./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Korsør 30./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Genua 30./8.

Inga. Flundria, Hansen, afg. Vejle 1./9. — Granaria, Nielsen, afg. Baltimore 25./8. — Carbonia, Mathiasen, ank. Honleu 1./9. — Estonia, Winckler, ank. Petersborg 31./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Königsborg 30./8. — Selaudia, Troensegaard, afg. Boness 1./9. — Secalia, Jensen, ank. Petersborg 4./9. — Frumentia, Andersen, afg. Wiborg 28./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Kronstadt 31./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 2./9.

Danneborg. Amalienborg, Petersen, ank. Narva 29./8. — Brattingsborg, Suenou, ank. Sulumbal 5./9. — Flynderborg, Andersen, ank. Tyne 2./9. — Fredensborg, Fischer, afg. Kjøbenhavn 1./9. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Libau 2./9. til Narva. — Jomsborg, Mathieson, ank. Ghent 5./9. — Kronborg, Jensen, ank. Hamburg 5./9. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 6./9. — Skanderborg, Jensen, ank. Uleåborg 5./9. — Stjerneborg, Lund, ank. Vejlen 31./8. — Stegelborg, Lund, afg. Stettin 3./9. til Petersborg. — Søborg, Hansen, afg. Torneå 4./9. til Lübeck. — Uranieborg, Schmidt, ank. Rotterdam 2./9.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Petersborg 28./8. — Klampenborg, Winther, afg. Petersborg 3./9. til Rotterdam. — Marselishorg, Larsen, ank. Cardiff 2./9. — Silkeborg, Pedersen, ank. Hungerburg 4./9. — Skodsborg, Agorlin, afg. Huelva 1./9. til Königsberg. — Tuborg, Rhode, afg. Antwerpen 31./8. til Stettin. — Ulfborg, Jørgensen, afg. Rouen 5./9. til Cardiff. — Vordingborg, Palsbu, ank. Lovisa 5./9.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Hull 5./9. til Kroustadt. — Dansborg, Sørensen, ank. Hungerburg 30./8. — Jæbersborg, Larsen, afg. Ghent 2./9. til Tynen. — Kallundborg, Nielsen, afg. Ripola 28./8. til Sunderland. — Taarnborg, Matzen, ank. Libau 27./8.

Høneborg. Høneborg, Christensen, ank. Kiel 2./9.

Skakkeborg. Skakkeborg, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 4./9.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Santander 3./9.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Rotterdam 1./9. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Petersborg 4./9.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Libau 30./8.

Rossia. Generalkonsul Elissejoff, Koføed, ank. Ghent 1./9.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 1./9. for Hongkong. — Cathay, Kruse, afg. Shanghai 1./9.

til Yokohama. — Indion, Berg, afg. Shanghai 31./8. til Port Said. — Siam, Cortsen, pass. Perim 31./8. for Port Said. — Samui, Licht, afg. Suez 3./9. for Colombo. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Bangkok 31./8. — Bandon, Thomsen, afg. Sabang 23./8. til Port Said. — Pangan, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 4./9. — Cambodia, Christensen, afg. Newenstle 5./8. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. Rotterdam 3./9. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 27./8.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 1./9. — Helene, Sørensen, afg. Riga 2./9. — Agnete, Petersen, ank. Kalundborg 1./9. — Hermia, Hansen, ank. Karrebæksminde 1./9. — Alice, Schultz, afg. Seaham 2./9.

From. Austa, Bagger, afg. Burntisland 4./9. til Lübeck. — Vera, Thing, afg. Odense 3./9. til Libau. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 28./8.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Uleåborg 31./8. til Rouen. — Hennik Bjelke, Hansen, ank. Ostende 3./9. — Ove Gjedde, Jans, afg. Methil 1./9. til Neufahrwasser.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Hull 30./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Hull 3./9. — Urania, Clausen, ank. Calais 27./8. — Svend, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 2./9. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Kronstadt 3./9. — England, Andersen, afg. Boness 2./9. — Holund, Poulsen, afg. Fecamp 3./9. — Rusland, Madsen, afg. Kjøbenhavn 4./9. — Lady Furness, Clausen, ank. Blyth 3./9. — Annette Furness, Larsen, ank. London 4./9. — Europa, Hansen, ank. Riga 1./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Tyne Dock 2./9. — Dronning Olga, Petersen, afg. Hull 1./9.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Riga 4./9. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Riga 28./8. — Martha, Christensen, ank. Sundswall 24./8. — Elna, Ratje, ank. Antwerpen 28./8. — Thorse, Pedersen, afg. Antwerpen 2./9. — Simone, Møller, afg. Hammerfest 4./9. — Joanne, Løfler, ank. Luleå 31./8. — Vena, Risse, afg. Frederiksstad 3./9. — Daisy, Lageson, ank. Kallero 2./9. —

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 2./9. — London, Bom, afg. Methil 1./9. til Swinemünde. — Paris, Tholander, ank. Rouen 4./9. — Bryssel, ank. Grangemouth 3./9.

Mercur. Berlin, Andersen, afg. Dordrecht 4./9. til West Hartlepool. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rotterdam 4./9. til Blyth. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 2./9.

Era. Enegi, Svane, ank. Caen 3./9. — Emanuel, Hansen, ank. Boulogne 2./9.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Glasgow 5./9. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Kiel 5./9. — Lars Kruse, Mathieson, afg. Frederikshavn 3./9. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Kjøbenhavn 3./9. — G. Koch, Jørgensen, afg. Himango 3./9. — Hans Tavsens, Klaaborg, afg. Rouen 2./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Hull 4./9. — Chr. Christensen, Møller, afg. Kiel 3./9. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Kiel 1./9. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Tyne 4./9. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Rouen 3./9. — T. M. Werner, Hansen, ank. Aarhuus 4./9. — Ajax, Brøsen, afg. Fahrwasser 3./9.

Skandia. Gulfaxe, Andersen, afg. Leith 4./9. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Ghent 31./8. — Rimfaxe, Faber, ank. Frederikshavn 4./9. — Schuck Steeuberg, Thieland, ank. Kings Lynn 3./9.

Sejlskibe.

Fane—Nordby. Maracnibo, Svarrer, ank. Hamburg 24./8.

Fane—Sanderho. Elisabetha, Fischer, ank. Cadix 1./9.

Era. Proven, Schmidt, ank. Port St. Lary 1./9. — Smart, Christensen, ank. Havre 1./9. — Johanne, Stegmann, ank. Drammen 2./9. — Svane, pass. Dungeness 30./8. for vestg. — Thor, pass. Prawle Point 30./8. for vestg. — Thyra er d. 12./8. prajet paa 4^o N. Br. 30^o V. Lgd. — Alberta, Kromann, ank. Kranfors 3./9. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Riga 3./9. — Kristiane, Bager, ank. Kjøbenhavn 2./9. — Eden, Weber, ank. Hørnøsand Distrikt 3./9. — Hertza, Krull, ank. Silloth 2./9. — Karen Sophie, Wilhjelm, ank. Kjøbenhavns Red 1./9. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Jersey 3./9. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, afg. Fogo 2./9. til Neapel. — Willi, Knudsen, ank. Poole 3./9. — Johanne, Hansen, ank. Whitehaven 3./9. — Argus, Jensen, ank. Littlehampton 2./9. — Marie, Boye, ank. Augustenborg 2./9. — Merkur pass. Dungeness 1./9. ostg. — Peter, Ohlsen, ank. Libau 3./9. — Norden, Rasmussen, ank. Set. Ybes 3./9. — Dannebrog, Christensen, ank. Altona 3./9. — I. A. Kromann, afg. Umeå 28./8. — Bonavista, Christensen, ank. Hamburg 4./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 7. September 1909. — Forslaget om et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger. — Nautisk Literatur. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 2876

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns

Navigationsskole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af St. Annæ Plads

Telf.: Palæ 123 x.

Hill-Madsen^s
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: HOPPE.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:
Skutekär & Harnäs, Söderhamn, Sundavall, Hernösand, Örnakövdavik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører.

Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmströmer“,
Prima Referencer.

AXEL LUND Als

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsprovianterings & Skibsroderi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsprovianterling.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

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.

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.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrøksvitter.

Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjlige Nr. 26, ved Havnen.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

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“ selges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 69.

Kjøbenhavn, Fredag den 10. September 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Parver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlæve, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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.

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
-------------------------------	--	--	---	-----------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.**

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Hollandske Mølle

Helsingør.
Tlf. 5.
Sejl ikke forbi Helsingør,
før de har forsynet Dem med
**HOLLANDSKE MØLLES
BRØDSORTER**
holdbare og velsmagende
(Rug-, Sigte- og Frankbrød).
Faas hos d'Hrr. Skibsprovianteringshandlere
Hurtig Ekspedition.

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.

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsprovanter
Lager af Manila- og Hamplogværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.
**Hud- og
Kønssygdomme,**
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 9—8.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
Kobenh. C. Telf. H. 1728.

En yngre Mand, som tidligere har været i Skibsmæglerforretning, eller en yngre Skibsfører, ikke ukundig i Tysk og Engelsk kan faa Plads i en Skibsmæglerforretning i Jylland. Løn 1500 Kr. Billet, mkr.: „B. S.“, indlægges paa Bladets Kontor.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

De private Assurandører lim.
i København
tegner 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.

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. 6—7

Sandballast
leveres hurtigst fra Damp- sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton- grus og Kiselgrus gives.
C. RAMBERG, Frederiks. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Sømandshøjskolen
i Svendborg.
Kursus Novbr.—April saa vel for Befarne som for Bø- gyndere. 30 Kr. maanedlig for Ophold og Undervisning. Nærmere ved Høvendelse til
Vilh. Rasch,
Forstander.

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, Caribøllermøns, København.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i København.
egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenensere. Telefon-Nr. 42

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund
afholder ordinært Aarsmøde i Borgerforeningens Sal i Svendborg, Lørdagen den 18. September 1909, Fm. Kl. 10¹/₄, med følgende Dagsorden:

- 1) Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
- 2) Forslag fra flere Medlemmer i Ærø Kredsen om Sammenslutning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, saaledes at førstnævnte Organisations Navn bibeholdes.
- 3) Valg af to Repræsentanter i Stedet for de efter Tur fratrædende, Skibsmægler C. V. Petersen og Skibsmægler Albert E. Boye samt eventuelt Valg i Stedet for den ligeledes efter Tur fratrædende For- mand, Konsul Rechnitzer.
- 4) Forslag fra Repræsentantskabet om Ændring af § 1 og § 9 i Vedtægterne.
- 5) Diskussion om en Overledelse for Forbundet og de interesserede udenlandske Foreninger.
- 6) Forskelligt.

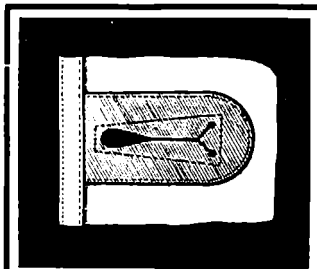
Alle Medlemmer, ogsaa de som er passive, indbydes til Deltagelse i bemeldte Aarsmøde.

København, den 1. September 1909.

P. R. V.

P. Rechnitzer,
f. T. Formand.

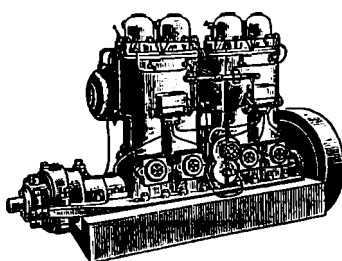
Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ København. Telefon 221 — 9524.



Ny Knap huller i Olie tøj
fra
Oljaskinds Olie tøjfabrik
Ny Opfindelse — Patent
Opfindelsens Vigtighed anerkendt af alle Autoriteter og Forbrugere.
Oljaskind: Kvalitet 1909 er slidstærk og tæt.
Tag ikke imod andre Mærker Olie tøj.

Cand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup, 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 Provinnserne samt gennem
Hovedkontoret i København: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.



Lysekil Motoren „SKANDIA“
er den bedste og billigste
Skibsmotor.
— Aarstilvirkning over 2000 HK. —
Lysekil Motorfabrik, Sverige.
(Skandinaviens største Skibs- og Bøilmotorfabrik.)
Ingeniør Helge Stabell
Hobrogsade 10. København Ø.
Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadr.: „Skibstabell“.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.
Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleumsmotorer.

Kjøbenhavn, d. 10. September 1909.

Vi bebudede forleden at ville komme tilbage til den af Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 fremsatte Plan om Oprettelsen af et Fællesraad for samtlige Landets nautiske Foreninger, men, som det fremgaar af sidste Nummer af Bladet, er en af de paagældende Foreninger, Kjøbenhavns Skipperforening, kommet os i Forkøbet ved at tage Stilling til Sagen og offentliggøre sit Svar. Blidt og imødekommende er dette Svar forøvrigt, men i Realiteten ikke til at tage fejl af — nemlig absolut afvisende.

Skipperforeningen fortjener imidlertid Tak, alene af den Grund at det maa antages, at den med Offentliggørelsen har forbundet den Hensigt at bidrage til at klare lidt op i de mange Misforstaaelser, hvoraf Tanken om et Fællesraad foreløbig er den sidste Frugt, thi Misforstaaelserne synes unægtelig at være mange i Antal og ret grovkornede.

Lad os foreløbig holde os til Forholdet mellem det foreslaaede Fællesraad og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Nogen Redegørelse for dette Punkt, hvis praktiske Betydning maa synes næsten mere end haandgribelig, vil man forgæves søge efter i den af Skibsførerforeningen af 1874 udsendte Skrivelse. En enkelt Passus i denne kunde tyde paa, at man tilsigtede Samarbejde med Fællesrepræsentationen, hvad der imidlertid ikke har hindret Redaktøren af Skibsførerforeningens Medlemsblad i at ledsage Skrivelserne med en Kommentar, der i al sin øvrige Uklarhed dog er klar nok paa det ene Punkt, at den efter Evne tilstræber at godtgøre Fællesrepræsentationens Mangel paa Eksistensberettigelse. Men selv om man — hvad vi nærmest er tilbøjelig til — vil undlade at tage denne besynderlige Kommentar alvorligt og altsaa forudsætte, at Skibsførerforeningen tilsigter loyalt Samarbejde med Central-Organisationen, saa skylder Foreningen eller dennes Formand dog at anvise Vej for et saadant Samarbejde, der for Folk med nogen Erfaring paa Organisationsomraadet foreløbig maa staa som en Umulighed. Man maa jo nemlig vel erindre, at de selvsamme Foreninger, som Skibsførerforeningen vil danne sit Fællesraad af, direkte eller indirekte har Repræsentanter i Fællesrepræsentationen*), valgt ikke efter Foreningernes Medlemstal, hvilket Princip allerede maa synes i høj Grad uretfærdigt og forkasteligt, men derimod i Forhold til Foreningernes Betydning overfor det hele og store, overfor Skibsfarten selv. I det Øjeblik de nuværende nautiske Repræsentanter i Fællesrepræsentationen ved en eller anden foreliggende Sag vilde træde sammen til en Forhaandsdrøftelse, hvad ingen vilde tænke paa at modsætte sig eller være i Stand til at hindre, da havde vi jo allerede det af Skibsførerforeningen attraaede Fællesraad i Funktion. Ethvert andet Fællesraad end netop dette ene, der fremkommer hver Gang Fællesrepræsentationens specielt nautiske Fraktion maatte finde Anledning til at træde sammen, er imidlertid ikke blot overflødig, det er rent ud skadeligt. Overflødig i de Tilfælde, hvor det staaar enigt med Fællesrepræsentationen, skadeligt i alle andre, idet to forskellige Standpunkter

af den samme Gren af Sagkundskab i den selvsamme Sag naturligvis kun kan tjene til at svække Formaålet.

Det skulde da være, at det foreslaaede Fællesraad blev saa stærkt, at det evnede at feje Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Side. Men denne Mulighed foreligger ikke, thi bagved Fællesrepræsentationen staaer, nu mere end nogensinde, Ministeriet for Handel og Søfart, der sikkert vil vide at værne om den raadgivende Institution, som det i en vis Forstand selv har skabt sig, og ganske afgjort ikke vil finde sig i at lade denne raadgivende Forsamling afløse af en anden, der naar det kommer til Stykket dog kun repræsenterer nogle enkelte af Skibsfartens mange Interesser.

Her er vi forøvrigt ved den mest dybtgaaende af alle Misforstaaelserne. Det lader til, at de allerfleste Særinteresser indenfor Skibsfarten hver for sig nærer den Overbevisning, at den alene er berettiget til at skyde sig frem og sikre sig Administrationens Øre, saaledes at alle de øvrige Interesser blot bliver tavse Vidner til den paafølgende Forhandling. Dette er en komplet Vildfarelse, thi ingen — selv ikke Rederstanden, der dog er og bliver Midtpunktet for alt det øvrige — har Ret til at indtage et saadant Standpunkt.

Det Administrationen maa forlange at se, for paa den mest direkte Maade at kunne støtte sig til Skibsfarten selv, er ingenlunde de enkelte Interesser hver for sig, men derimod saavidt muligt samtlige Interesserne i deres Brydning. Herpaa beror Fællesrepræsentationens store Betydning. Den bringer inangen Gang de modstridende Interesser til fuld gensidig Forstaaelse eller nærmer disse stærkt til hverandre, og netop derfor har Repræsentationen den store Vægt hos Administrationen, som ingen snævrere Sammenslutning, det være sig af Reder-, Navigator- eller andre Interesser, nogensinde kan vente at opnaa. Et enstemmigt vedtaget Standpunkt af Fællesrepræsentationen vil Administrationen oftest kunne følge eller dog tage et væsentligt Hensyn til — en Indstilling fra den enkelte Særinteresse derimod som Regel ikke, det er hele Forskellen. Billedet skal vel ikke tages allfor bogstaveligt, men det passer ikke desto mindre et væsentligt længere Stykke, end de fleste synes at tro.

Er de nautiske Foreningers Interesser i den Grad sammenfaldende, at det overhovedet kan lade sig gøre at danne en snævrere og mere effektiv Sammenslutning, end den vi allerede har, kunde man endelig spørge. Spørgsmaalet er fristende at fordybe sig i, men da vi, efter hvad vi ovenfor har anført, indtil videre maa anse det for unødvendigt at besvare det, skal vi foreløbig lade det ligge. Men dette ene vil vi dog ikke undlade at pege paa. At i det Øjeblik da man vil samle Danmarks nautiske Interesser til et nøje Samarbejde i et Fællesraad, udsender Dansk Navigatorforening, der netop var anlagt paa at kunne rumme alle de Interesser det her drejer sig om, Stemmesedler, som tilsigter — Foreningens Oplosning.

Det er et Tilfælde, men der er en Tanke at finde deri for enhver, som ikke netop med Vilje vil lukke Øjnene.

*) En enkelt større Organisation staaer ganske vist endnu udenfor, men der er Grund til at tro, at dens Optagelse i Repræsentationen er meget nær forestaaende.

The Baltic and White Sea Conference. Scheveningen, d. 8. September. (Ritz. Bur.). Østersø- og Hvidehavskonferencen er i Dag bleven aabnet. Præsident Lars Krogius fra Helsingfors omtalte Aarsagerne til Skibsfart- og Handelskrisen, idet han særlig henviste til Generalstrejken i Sverig og udtalte Haabet om, at der nu forestod bedre Tider. Han tilraadede Rederne ikke at bygge altfor store Skibe.

Konferencen har vedtaget en enslydende Isklausul. Endvidere vedtog Konferencen i Principet at indføre ensartede Kontrakter for Trælastfragter, der skal indeholde samme Strejkeklausul som de tilsvarende Kulfragtkontrakter.

Konferencen vil træde i Underhandling med Nordisk Skibsrederforening for at faa fastsat den Pris, som Rederne skal betale i Østersøhavnene for Losning af Kul.

Afgift af Dækslast. I et officielt, italiensk Blad er der, i Følge »Shipp. Gaz.«, fornylig offentliggjort et kongeligt Dekret, der lægger en ny Afgift paa alle Skibe, som anløber italienske Havne med Dækslast om Bord. Dekretet bestemmer, at Afgift lægges paa Dækslast, som er anbragt paa det ellers fritagne Dæksrum, paa Skibe som ankre i italienske Farvande, ved at lægge det saaledes anvendte Rum til Skibets Brutto- og Netto-Tonnage. Denne Tillægstakst skal imidlertid ikke afkræves Skibe, som er beskæftiget i italiensk Kyslfart, i indre italienske Farvande, eller Skibe under 150 Tons. Dekretets Artikel 10 fritager endvidere visse Sorter af Gods, der paa Grund af deres Beskaffenhed maa føres paa Dækket, for Afgiften, paa Betingelse af, at et tilsvarende Rum i Lasten er tomt.

Del meddeles fra franske Havne, at Loven af April 1907, med Hensyn til Besigtelse af fremmede Skibe i franske Havne nu er traadt i Kraft, skriver »Hansa«: Besigtelsen finder altid Sted for Skibets Afgang, men behøver kun at ske en Gang i Løbet af en Maaned. For Udfærdigelsen af Besigtelses-Certifikat erlægges et Gebyr af 20 Frs. Foruden disse Besigtelser finder der aarlig et nøje Eftersyn Sted, af en nautisk Kommission, om Bord i alle Dampere, som regelmæssig anløber franske Havne, hvorfor der erlægges et Gebyr af 5 Cts. pr. Brutto Ton. Fra denne sidstnævnte Tvangsbesigtelse er de Dampere undtagen, der har Klassen 100 A 1, saafremt de har Klassifikations-Certifikat om Bord.

Mæglerfirmaet Cadenius & Grahn i Kotka skriver til os d. 28. August d. A.:

»Da enkelte Søkort over den Finske Gulf synes at være noget mangelfulde med Hensyn til Angivelse af Lodsstationer, har vi ikke villet undlade at gøre Interesserede opmærksomme paa, at det fordelagtigste Sted for Anløb for Kotka er Hogland for Skibe, som kommer fra Udlandet eller udenskers fra finske Havne Vest for Kotka. — Det er nemlig flere Gange hændt, at Skibførere, som ikke tidligere har været her, i Overensstemmelse med Kortet passerer Hogland og anløber Aspö for Lods, hvilket medfører:

1. at Fartøjet (Dampskib) gør en Omvej paa to à tre Timer med tilsvarende Tidslab og ekstra Kulforbrug,
2. at der maa betales Lodspenge for to ekstra Mil,
3. at Fartøjet, hvis det kommer fra Udlandet, som Regel maa klarere ind ved Aspö, hvilket forårsager en yderligere Forsinkelse af én à to Timer samt en Udgift af FM. 25 à 30.

For Skibe kommende fra Wiborg, Petersborg og Kronstadt er derimod Aspö den nærmeste Station.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i September Maaned d. A. fungerer:

Kaptajn C. Jørgensen, Telf. Øbro 1471 x,
— Th. Folkmann, Telf. 29621 y,
Skibsbygger Chr. Lund, — 4055,
Maskinmester T. Jensen, Willemoesgade 61.

Skoleskibet »Viking« er d. 7. ds. ankommet til Falmouth for Ordre. Alt vel om Bord. (Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsretsdom. Kjøbenhavn, d. 8. September. (Ritz. Bur.). Sø- og Handelsretten idømte i Dag Aktieselskabet Dampskibsselskabet Øresund en Erstatning af 48,000 Kr. med Renter 5 pCt. og 300 Kr. i Omkostninger til Firmaet Carl & Chr. Nielsen som Redere for Sandpumpedamperen »Progress«, der blev oversejlet af Damperen »Sverig« d. 10. April i Aar i Nærheden af Kvæsthusbroen.

Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri har vedtaget at foreslaa en Dividende for det forløbne Driftsaar af 3 pCt.

Flensborg Skibsbygnings Selskab giver 6 pCt. i Udbytte for det nu afsluttede Regnskabsaar mod 10 pCt. det foregaaende Aar.

Ny Havneanlæg ved Hamburg. Ved en Overenskomst med Preusen om Regulering af Elbens Strømløb, saaledes at en Forbindelse med Harburg kan opnaas (den saakaldte Köhlbrandoverenskomst), har Hamburg endelig ydermere opnaaet ny Grundarealer til Anlæg af ny Havnebassiner, skriver »Das Schiff«. Paa Elbens venstre Bred vil den hidtidige Köhlbrandmunding og Elbøen Finkenwärder yde den Grund, man hidtil har savnet. Staden Hamburgs Vandbygningsingeniører er allerede ivrigt beskæftiget med Udarbejdelsen af Planer til de omfangsrige Arbejder, som skal paabegyndes til Foraaret. Af Stadens Midler er der som første Rate til den nødvendige Anskaffelse af Opmudringsmateriel stillet 4½ Million Mark til Raadighed. Disse Penge skal nærmest bruges til Anskaffelse af Suge- og Spande-Mudmaskiner, Pramme og Slæbedampere. Det ny Gebel afgiver Plads til Anlæg af fem, ny Havne, der med en Udvidelse af to Km i Længden og 300 Meter i Bredden giver en værdifuld Forøgelse for Trafiken. Hamburgs Havneanlæg har hidtil omfattet 17 Havne for søgaaende Skibe og 6 Havne for Flodskibe og den indenlandske Lægttransport. Med de fem, ny Havne vil Hamburg altsaa i Fremtiden raade over 28 forskellige Havne. Der vil mindst behøves tre Aar til Fuldførelse af disse ny Anlæg.

Skibes Ansvar for Smugling i franske Havne. Den norske Konsul i Bordeaux har meddelt følgende: Der forefaldt i 1908 i Bordeaux et Tilfælde af Smugling paa et norsk Fartøj, hvorfor Føreren maatte

erlægge et betydeligt Mulktbeløb til Toldkamret, fortæller »Norg. Sjøft.«. Da Fartøjet i Følge fransk Lov holdes ansvarligt for Mulkten for Smugling, og da Besætningen som oftest intet har tilgode, vilde det være ønskeligt, om Sagen blev bekendt, for at Førerne ved yderligere skærpet Kontrol kunde undgaa Smugling paa deres Skibe.

En Nedgang i den engelske Skibsfart. Fornylig er der blevet udgivet en »Blaabog«, som giver Oplysninger om Skibsfart i Storbritannien og Irland for 1908. Dette Aktstykke meddeler bl. a., at der i Fjor ankom til og udgik fra engelske Havne fra og til Udlandet og de britiske Besiddelser med Ladning og Ballast 70,654 Skibe med en samlet Tonnage af 65,977,139 Tons.

36,447 af disse Skibe med 38,980,184 Tons, mod 38,821 Skibe med 40,892,824 Tons i Aaret 1907, var engelske. Samtidig med, at engelsk Skibsfart i den nævnte Retning er gaaet ned, er Antallet af fremmede Skibe og deres Tonnage gaaet op, dog kun ubetydeligt, for 1907 til 1908.

Ved Slutningen af 1908 stod der paa britiske Registre opført 38,608 Damp- og Sejlskibe med en Tonnage af 13,263,354 Tons mod 38,348 Skibe med 13,183,335 Tons i Slutningen af 1907. »Berl. Tid.«.

Isbjerge i Atlanterhavet. Et »Reut. Telegram« fra St. Johns paa New Foundland melder, at der i Begyndelsen af August Maaned har vist sig et ualmindelig stort Antal Isbjerge ved Kysten og paa de store Banker, og der berettes, at der om Bord i et Skib paa Rejse fra New York til St. Johns i Løbet af et Døgn er blevet observeret over et tusinde Isbjerge, de fleste af kolossal Størrelse.

Som Bevis for den Fare for Sejladsen, som Isbjergene i Aar afgiver, anføres, at tre Dampere i Løbet af en halv Snes Dage i Slutningen af Juli Maaned er blevet stærkt havareret i Isen.

Den 23. Juli indkom saaledes Dampskibet »Regulus« med Boven trykket ind efter et Sammenstød med et Isbjerg under Taage ved Kap Race; en Del Dækslast og et hundrede Tons Kul havde det stærkt medtagne Skib maattet kaste over Bord, og naaede kun med Nød og næppe St. Johns.

Tre Dage senere indkom Dampskibet »Black Diamond« med 70 Passagerer om Bord. Ogsaa dette Skibs Bøv var blevet trykket ind ved Sammenstød med et Isbjerg. Da dette skete, styrtede Passagererne til Baadene, men større Ulykke afværgedes ved Besætningens Bestræbelser.

Omtrent samtidigt maatte et stort Dampskib »Montrose« ligge fire Døgn under Kap Race for at islandsætte Skade forarsaget ved Sammenstød med et vældigt Isbjerg; Skibet var paa paa Rejse til Montreal med 300 Passagerer. Et engelsk Krigsskib blev hos »Montrose«, medens Skaden islandsattes.

Siden 1863 skal der ikke have været saa megen og saa sen Is som i Aar i de omtalte Farvande.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Inkassoprovision af Fragt, hvor Mægler og Modtager er samme Person.

Denne Sag gælder det ofte forekommende Spørgsmaal om Mægleren, naar han ogsaa er Modtager, er berettiget til at beregne sig Provision for Inkassering af Fragt.

S/S. »Nautilus« lossede i Juli Maaned f. A. en Ladning Fosfat i Danzig, hvor Mægleren, som ogsaa var Modtager, i Fragtrekningen, foruden M. 100 i Klareringsprovision og M. 150 i Despatchmoney, ogsaa havde opført $\frac{1}{2}$ pCt. Provision med M. 35.50 for Inkassering af Fragten, hvilket sidste Beløb han nægtede at refundere.

Da det Standpunkt, som baade denne Forening og Schutzverein Deutscher Rheder indtager til dette Spørgsmaal, er det, at naar Mægleren og Modtageren er en og samme Person, saa er han uberettiget til at beregne sig noget for den Fragt, han selv skal betale, blev Sag anlagt mod Mægleren ved Amtsretten i Danzig.

Denne Sag har Foreningen nu tabt; Modparten paastod nemlig, at denne Beregnings Maade var Kutyme paa Stedet og støttede sig til en Udtalelse af det stedlige Vorsteheramt der Kaufmannschaft, som gik ud paa, at det er Kutyme i Danzig, at Mæglerne, selv naar de ogsaa er Modtagere, beregner sig Inkassoprovision af Fragten.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Frem«

holdt d. 30. August Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Direktør Fr. Hoppé, aflagde Beretningen, hvoraf fremgik, at Aaret, ligesom for andre Selskaber, ikke havde været gunstigt.

Selskabets Skibe havde været udsat for Havarier og lange Ekspeditioner, hvorved en Del af den kalkulerede Fortjeneste var gaaet tabt. To af Selskabets Skibe var ubefragtet for Resten af Sæsonen, medens der for ét var sluttet gode Kulfragter.

For Roguskabet, der udviste et Driftstab for Aaret 1908—09 paa Kr. 1961, gaves Declarge, hvorefter Direktør Hoppé genvalgte til Medlem af Bestyrelsen.

Fra Sø og Land.

Fra M. Jensen Kjær, St. Anne Plads 16, har vi modtaget Praktiske Afregningstabeller. Tabellerne omfatter maanedlige Hyrer fra 12 Kr. til 300 Kr., samt Udregning af Overtimer og Omsætning af amerikansk Mont til dansk Mont. Tabellerne vil sikkert kunne være til Nytte for d'Hrr. Skibsførere ved Afregning med Mandskaberne.

Klippesprængning ad trændløs Vej. Fra Teplitz-Schönau meddeles det, at i Sellnitz ved Bilin er der foretaget en stor Klippesprængning, ved hvilken man for første Gang antændte Eksplosionsstoffet ad trændløs Vej; det foregik paa følgende Maade: En lille Platinplade paa Modtagerstationen, der befandt sig c. 500 Meter fra Afsendelsesstationen, blev bragt til gløde ved en udsendt elektrisk Bølge, herved antændtes den Tændsnor, som førte ned til Dynamitkamret, og bragte en Patron, som indeholdt 300 Kilogram Dynamit, til at eksplodere. Ved Sprængningen blev der vundet c. 10,000 Kubikmeter Steubrudsmateriale.

Et Skib sænket i en Dok. Lørdag Aften d. 10. August udbrød der Ild om Bord i Cunard Damperen »Lucania«, medens den lå i Huskisson Dok i Liverpool. Ilden rasede i 16 Timer og blev kun slukket ved at sænke Skibet i Dokken. Ilden blev opdaget Kl. 7 Aften, og det antages, at den var opstaaet i 1ste Kahyts Kabys, fortæller »Shipp. Gaz.« Da Brandvæsnet kom til Stede, fandt det hele 1ste Klasses Kahyt i Brand: Trods det, at der blev sprøjtet henved 10,000 Potter Vand i Minutet ind i den brændende Damp, bredte Ilden sig lidt efter lidt forover, idet den fortærede alt Træværk, indtil den naaede Mellemdækket og derfra ned til Skibets Forlast. Heden var uhyre, og Flammerne slog højt op over Skibet og kaldte Tusinder af Tilskuere ned til Floden. Skuden paa Damperen var nu saa stor, at det besluttedes at sænke den for at redde selve Skibet. Kort Tid efter at Vandet var sat ind i Skibet, krængede dette over, hvorved dets Skorstene kom i Kollision med Kræerne paa Kajen og blev heskadiget. En Flaade af Shebeaale blev nu spundet for Damperen ved Hjælp af Staaltraadstrusser, og disse holdt den paa ret Køl, indtil

den havnede nede i Mudderet paa Bunden af Dokken. Først Kl. 10 næste Formiddag var man Herre over Ilden.

Skaden er meget betydelig, idet Skibet omtrent er helt udbrændt fra Skorstenene og forefter, medens Maskinarum og Agterskibet undgik Ødelæggelse. Skont Skibet staar paa Bunden af Dokken i 30 Fod Vand, naar den øverste Del af det dog op over Vandet. Trods Ildens Voldsomhed og Varighed, ses Skaden paa det Ydre af Skibet ikke meget. »Lucania«, hvis Størrelse er 12,952 Brutto Reg.-Tons, har været oplagt i nogen Tid. Den har kun gjort en Rejse til New York i Aar, og tjente nærmest som Reserveskib.

Havarier og Forlis.

Carl Levers, Dpsk. af Stettin, er paa Rejsen fra Memel til Rotterdam indkommet hertil med Skade efter at have været i Kollision med Dpsk. »Mollke« af Memel, der sank.

Witus, 3/m. Skonnert af Mariehamn, har paa Rejsen fra Finland til England med Trælast været i Kollision med Dpsk. »Elise Podeus« af Wismar og er indkommet med Skade til Helsingør. »Witus« maa repareres, før Rejsen kan fortsættes, »Elise Podeus« fortsatte derimod Rejsen.

Jyden, Dpsk. af Odense, der, som meddelt, grundstødte paa Draget, er nu slot og har fortsat Rejsen.

Axel, Dpsk. af Kjøbenhavn, grundstødte ved Kastrop, er nu bragt slot af Svitzers.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Kurrmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleøen sættes d. 7. ds. en ny Passager- og Fragtdamper til Det forenede Dampskibsselskab i Vandet.

Skibet, der døbt med Navnet »Flora«, er 252 Fod langt, 34' 6" bredt og 19' 6" dybt; det er bestemt til Transport af Laudbrugsprodukter, hvorfor det bliver forsynet med udstrakt Kolarrangement, ligesom det i det Helt taget kommer til at tilfredsstille de mest indgaaende Krav i Retning af moderne Teknik; Maskineriet, der kan udvikle 1,500 I. HK., vil give Skibet en Fart af 13 Knob.

Afløbningen overværedes af Repræsentanter for begge Selskabers Bestyrelse og Direktion, samt flere Indbudne.

Skibsfører H. R. Hansen, Stryn, har solgt den ham tilhørende Skonnert »Marie«, der maalet 35 Netto Reg.-Tons, til Skibsfører Carl Sørensen, Mariager, for 7,500 Kr.

Fra Emden skrives til »Hamb. Corr.«: Den nybyggede, svenske Damper »Vollrath Tham« er nylig ankommet hertil fra Narvik paa sin første Rejse. Damperen er ladet med 8,200 Tonder Erts, og er forsynet med Indretninger til Selvfølgelig. Fra for til agter ligger der afvekslende et Lastrum og et Udtømmingsrum ved Siden af hinanden. I Udtømmingsrummene arbejder Damperens elektriske Kraner, og i disse Rum udmunder der fra hvert Lastrum fire tragtformede Indretninger, som kan aabnes eller lukkes ved Hjælp af en Loftstang, saaledes at Ertsen kan ledes ned i de derunder anbragte Baller. Disse bliver løftet af de elektriske Kraner og svinget ud. Naar samtlige ti Kraner arbejder, regner man, at Damperen kan losses i 20 à 24 Timer. Denne Damper fører Navnet »Vollrath Tham« efter Opfinderen af denne Dampskibstype, som har gjort denne første Rejse med. Efter Forlydende er der endnu otte Dampere af samme Type og med samme Indretninger under Bygning.

Turbinedamperne »Heliopolis« og »Cairo« er i Folge »Times« bleven solgt til Nord Vest Transport Linien i London. Disse to Skibe, der skal indsættes i Ruten Hamburg—Halifax—New York, bliver de første Turbine-Hurtigdamperne i Fart mellem det europæiske Fastland og New York. De maalet 11,000 Brutto Tons, gaar med en Hastighed af 20 Knob, har Plads til 703 første Klasses Passagerer, 281 anden Klasses og skal nu ombygges saaledes, at der bliver Plads til c. 1500 Emigranter.

Selskabets Generalagenter i Hamborg er Skibsmægler- og Reclerifirmaet Heinicke & Wagner.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tintolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. **Pass hos de fleste Handlende.**
Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 6./9. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 4./9. — Algarve, Borries, ank. Huviksvall 5./9. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 7./9. — A. N. Hansen, Paaske, pass. Brunshüttel 7./9. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Gibraltar 7./9. til Tunis. — Arkansas, Petersen, afg. Sidney 31./8. til Belfast. — Arno, Strubberg, afg. herfra 5./9. til Rouen. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 3./9. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Sevilla 7./9. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 7./9. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 31./8. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 8./9. til Petersborg. — Christian IX, Holm, ank. hertil 7./9. — Dagmar, Bogvad, dokker her. — Douro, Soberg, ank. Pillau 8./9. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 7./9. til Königsberg. — Florida, Andersen, afg. Boston 8./9. til New York. — Frederik, Thomsen, dokker her. — Garonne, Kromann, pass. Brunshüttel 6./9. til Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, afg. Havre 8./9. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 7./9. — Hongest, Muick, ank. Havre 8./9. — Hjelms, Sørensen, ank. Danzig 8./9. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 7./9. til Gibraltar. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 3./9. — Kasan, Hansen, ank. Loudou 7./9. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 26./8. — Kiev, Jørgensen, ank. Genua 6./9. — Kursk, Gommessen, afg. Petersborg 7./9. til Riga. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 8./9. — Loire, Craignon, ank. Petersborg 7./9. — Louise, Kruse, afg. Gibraltar 5./9. til Nice. — Louisiana, Ørsted, pass. Skagen 7./9. til New York. — L. P. Holmblad, Jønsen, ank. Malaga 7./9. — Moskø, Rasmussen, ank. hertil 8./9. — Nicolai II, Clausen-Kaas, ank. hertil 4./9. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Petersborg 5./9. — O. B. Sühr, Frisette, pass. Brunshüttel 8./9. til Antwerpen. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 31./8. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 7./9. til Libau. — Pregel, Iversen, afg. Antwerpen 2./9. til Bordeaux. — Riberhus, Bonnelykke, afg. herfra 7./9. til Riga. — Saga, Wiberg, pass. Holtenau 9./9. hertil. — Saxo, Gotthardt, ank. Antwerpen 2./9. — Seine, Damp, afg. Dunkerque 8./9. hertil. — Texas, Lissner, afg. Buenos Aires 5./9. til Zarate. — Tiber, Bech, afg. herfra 8./9. til Marseille. — Tyr, Thanning, afg. herfra 7./9. til Windau. — United States, Wulff, afg. New York 2./9. til Kristiansand. — Vendsyssel, Larsen, ank. Libau 6./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, pass. Port of Spain 17./8. for River Plate. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 3./9. til Browhead f. O. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Chatham 31./8. til Belfast. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Hull 3./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 30./8. til Manchester. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 8./9. til Dunkerque. — Pawel Andrejeff, Tanuebek, afg. Rotterdam 7./9. til Sunderland. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Cardiff 5./9. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 6./9. til Leith. — Johan Siem, Nielsen, afg. Loudou 2./9. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Humberburg 6./9. til Rotterdam. — Newa, Dahl, afg. Archangel 1./9. til Rotterdam.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Blyth 5./9. — Naucy, Th. Nielsen, ank. Blyth 4./9. — Nautik, N. Nielsen, afg. Almeria 5./9. til London. — Nordsoen, Skou, afg. Ghent 4./9. til Stralsund. — Nexos, Basse, afg. Esbjerg 4./9. til Tyne. — Gerda, Iversen, ank. Bordeaux 7./9. — Ellen, Hansen, passeret Helsingør 5./9. til Ostende. — Dagmar, Mathiasen, afg. Königsberg 6./9. til Borgå. — Norma, Schiff, ank. Königsberg 6./9. — Alfa, Sørensen, ank. Svendborg 5./6. — Laura, Petersen, ank. Methil 7./9. — Hebe, Gregersen, passeret Helsingør 5./9. til London. — Inger, Larsen, afg. Aguilas 6./9. til Valencia. — Johanne, Thøgersen, ank. Abo 7./9. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Gravelines 4./9.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Riga 4./9. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Hull 4./9. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 24./8. — Elna, Ratje, afg. Antwerpen 7./9. — Therese, Pedersen, afg. Tyne Dock 4./9. — Simone, Molier, afg. Hammerfest 4./9. — Jeanne, Löffler, ank. Neder Calix 7./9. — Vera, Riso, ank. Burntisland 6./9. — Daisy, Lagesen, ank. Hernessand 7./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Lübeck 7./9. til Riga. — London, Bom, afg. Swinemünde 7./9. til Hull. — Paris, Tholander, ank. Rouen 4./9. — Bryssel, Kaas, afg. Grangemouth 7./9. til Aarhus.

Mercur. Berlin, Andersen, ank. West Hartlepool 6./9. — Wieu, Boeck-Hansen, ank. Blyth 6./9. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 2./9.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Methil 4./9. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Loudou 5./9. — Hamlet, Jørgensen, afg. Hull 4./9.

(Fortsattes Side 551.)

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kablelængter (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.

2016. Forestaaende Udlægning af Lystonde. **Silø-Røn. Kattøgat.** I 1909 udlægges i 7 m Vand en hvid Lystonde, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, c. 600 m SØ for 0, m Pullen paa Silø-Røn. Synsviddens og Lysevnen: 8 Sm, 57° 7' N. Br. 11° 2' Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 213. Fyr-Port. Nr. 113 A. Som-Port., Side 14).

2017. Fyr i Orden. **Taars. Store-Bælt.** Taars Fyr er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1947. Kjøbenhavn 1909).

2018. Forestaaende Tænding af Fyr. **Toftum og Gristeaa-Odde. Limfjorden.** I 1909 tændes i Limfjorden følgende Fyr:

Toftum Fyr paa den N.-ligste Del af Toftum-Banker ved Nissum-Bredning, c. 3200 m N. 21° V. fra Humlum Kirke. Det er et Fyr med En-Formarkelse hver 5 Sek., Lys c. 3 Sek., Mørke c. 2 Sek. Det viser front Lys fra c. N. 68° V. til c. N. 60° V., hvidt Lys fra c. N. 60° V. til c. N. 43° V., og rødt Lys fra c. N. 43° V. til c. N. 38° V. Flammens Højde: 24 m. Linscapparat af 4de Orden. Det vises fra en 4 m høj, brun Træbygning med sort Tag. 56° 33' 13" N. Br. 8° 33' 3" Ø. Lgd.

Før Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg. Gristeaa-Odde Fyr paa den N.-lige Spids af Gristeaa-Odde ved Olde-Sund. Det er et Fyr med En-Formarkelse hver 10 Sek., Lys c. 7 Sek., Mørke c. 3 Sek. Det viser front Lys fra c. S. til c. S. 38° V., hvidt Lys fra c. S. 38° V. til c. S. 53° V., rødt Lys fra c. S. 53° V. gennem V. til c. N. 30° V., grønt Lys fra c. N. 30° V. gennem N. til c. N. 57° Ø, hvidt Lys fra c. N. 57° Ø. til c. N. 78° Ø, rødt Lys fra c. N. 78° Ø. til c. Ø. Flammens Højde: 8 m. Linscapparat af 3te Orden. Det vises fra et mørkegrønt, 10 m høj Tårn. 56° 34' 52" N. Br. 8° 34' 13" Ø. Lgd.

Før Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 447 og 450. Fyr-Port. Nr. 389 A og 393 A).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2019. Grund afmærket. **Svartudden. Barø NV. Bottniske Bugt. Finland.** Omtrent ¾ Kbl NV. for Barø V.-Ende ligger Klippen Svartudden med 3 m Vand.

*) Reduktionsstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt fans, snnlønge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til *Dansk Søfartstidendes Kontor*. Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1758. Kjøbenhavn 1909).

2031. Tønde udlagt. **Marientief. Wilhelmshaven. Jade.** Udenfor S.-Molen til Havneudløb i Wilhelmshaven er i 2 m Vand udlagt en sort Spidsstønde R/4. 53° 30' 50" N. Br. 8° 9' 0" Ø. Lgd.

2032. Tønder flyttet. **Robbenplate. Ems.** Ved Robbenplate er Lystonde »Robbenplate« flyttet c. 600 m NØ. hen. Tønde Ems Horn Sud c. 300 m N. hen og Tønde Hund Nord c. 400 m S. hen. Nærmere Meddelelse senere.

2033. Dybde. **Stortemelk. Zeegat van Terschelling. Holland.** I Stortemelk er der mellem Stumpstønderne Nr. 4 og 5 med Krydls kun 3,3 m Dybde. Tønderne skal snarest muligt flyttes.

2034. Seminevelser. **Schelde. Belgien.** Indtil 1ste December 1909 afholdes Seminevelser ud for Port »De Parel«, 51° 16' N. Br. 4° 17' Ø. Lgd. Naar et Fartøj fra Topedo-Compagniet ligger i Schaar van Philippe og viser de for Schelde bestemte Spærings Signaler, er det forbudt at gaa mellem Fartøjet og den højre Bred.

2035. Vrag afmærket. **Nieuport.** Et Vrag ligger sunket ud for Nieuport. ½ Kbl N. for Vraget er udlagt en grøn Lystønde, der viser grønt, fast Lys. 51° 11' 39" N. Br. 2° 28' 43" Ø. Lgd.

2036. Fyr forandret. **Fyrskibet »Outer Dowsing«. England.** Fyret paa Fyrskibet »Outer Dowsing« er nu forandret til et hvidt Blinkfyrt, der hver 30 Sek. viser Et-Blink. 53° 27' N. Br. 1° 5' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1360. Kjøbenhavn 1909).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2037. Baake borttaget. **Havre, Frankrig.** Baakerne til Boring, som var opfort S. for Havre, uden for La Floride, er borttaget. 49° 28' 50" N. Br. 0° 6' 26" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 180. Kjøbenhavn 1909).

2038. Havnebestemmelse. **Dover, England.** Det er forbudt at benytte det Ø-lige Indløb til Admiralty Harbour fra en Time efter Solnedgang til en Time for Solopgang. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1599. Kjøbenhavn 1909).

2038. Lys- og Fløjstønde udlagt. **The Runnelstone. England SV-Kyst.** Klokketønden ved Runnelstone er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Lys- og Fløjstønde, der viser hvidt Lys med En-Formarkelse hver 10 Sek. Den ligger c. 1 Kbl S. 7° Ø. for Klippen. 50° 1' N. Br. 5° 40' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1654. Kjøbenhavn 1909).

2040. Forestaaende Forandring i Afmærkning. **River Parret. Bristol Channel.** Omtrent den 18de September 1909 flyttes følgende Tønder paa Bridgewater Barre saaledes: Rød Spidsstønde Nr. 1 flyttes 5 Kbl S. 56° Ø. hen. Rød Spidsstønde Nr. 2 flyttes 5 ½ Kbl S. 76° Ø. hen. Rød Spidsstønde Nr. 3 flyttes 5 ½ Kbl S. 84° Ø. hen. Sort Stumpstønde Nr. 1 flyttes 2,3 Kbl S. 6° Ø. hen. Bridgewater Barre: 51° 14' N. Br. 3° 5' V. Lgd.

2041. Baaker opført. **King Road. Bristol Channel.** To Baaker med hvidt Topmærke er opført i King Road. Den ene staar paa V.-Siden af og omtrent paa Midten af The Henry Rock, 2,3 Sm N. 29° V. fra Fyret paa Enden af Portishead Pier, som staar paa 51° 0' 29" N. Br. 2° 45' V. Lgd. Den anden staar 91 m Ø. for Portishead Point, 86 m N. 67° V. fra Cottagen paa Pynten.

2042. Undervands Taagsignal oprettes. **North Stack. Holyhead, Wales.** Omtrent den 14de Oktober 1909 anbringes en Undervands Klokke, der vil give Fem-Slag, fulgt af 10 Sek. Pause, ud for North Stack. 53° 19' N. Br. 4° 41' V. Lgd.

Paa dens V.-Side er i 5 $\frac{1}{2}$ m Vand udsat en hvid og sort Slæge med to Koste. 60° 18', N. Br. 20° 44', Ø. Lgd.

2020. Grund. Styrstuden SSV. Finske Bugt. Rusland. N. for Grunden Diomid og 3. Sm S. 25 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Styrstuden Fyr ligger en 8 $\frac{1}{2}$ m Grund, som ikke er afmærket. 60° 8', N. Br. 28° 59', Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2021. Baake forandret Farve. Hapsal. Moon Sund. Den røde Ledebake Sø. for den nye Landingsbro paa Fostlandet i Hapsal Bugt er malet hvid. 59° 57', N. Br. 29° 31', Ø. Lgd.

2022. Skydeveiser. Neufahrwasser. Danziger Bucht. Tyskland. Omrent den 13de og 14de September 1909 afholdes Skydeveiser ved Neufahrwasser, hvorved Farvandet ud for Broen og Westorplakke i indtil 6 m Afstand fra Kysten er forlignet at hoesjle. Naar der skydes, hejses sort Flag paa Signalmasten ved Lods-huset ved Neufahrwasser, og en Lodsdamper ligger ude. Naar Havnen er spærret, hejses desuden en sort Ballon paa Signalmasten.

2023. Fortøjninger flyttet og ndlagt. Kieler Havn. I Kieler Havn er følgende Fortøjninger flyttet saaledes:

A 3	til 54° 19' 46"	N. Br.	10° 9' 25"	Ø. Lgd.
A 4	- 54° 19' 53"	—	10° 9' 33"	—
A 7	- 54° 20' 15"	—	10° 10' 0"	—
A 8	- 54° 20' 23"	—	10° 10' 4"	—
A 9	- 54° 20' 32"	—	10° 10' 7"	—
A 10	- 54° 20' 41"	—	10° 10' 8"	—
A 11	- 54° 20' 49"	—	10° 10' 8"	—
A 12	- 54° 20' 58"	—	10° 10' 9"	—
B 1	- 54° 20' 54"	—	10° 9' 48"	—
B 2	- 54° 21' 3"	—	10° 9' 49"	—
E	- 54° 19' 47"	—	10° 9' 14"	—
F	- 54° 19' 54"	—	10° 9' 23"	—

Ved Værftets Ydehavn:

1	til 54° 19' 45"	N. Br.	19° 9' 44"	Ø. Lgd.
2	- 54° 19' 50"	—	10° 9' 52"	—
3	- 54° 19' 52"	—	10° 9' 55"	—
4	- 54° 19' 57"	—	10° 10' 2"	—

Ved Mølleområdet:

til 54° 23' 13"	N. Br.	10° 12' 20"	Ø. Lgd.
- 54° 23' 19"	—	10° 12' 14"	—

Ved Dietrichsdorf er udlagt 2 røde Fortøjninger paa:

54° 20' 42"	N. Br.	10° 10' 35"	Ø. Lgd.
og 54° 20' 40"	—	10° 10' 36"	—

II. Kattegat og Skagerrak.

2024. Grunde afmærket. Tvedestrand. Norge. I Tvedestrand Havn er en sort Slæge udsat ved Grunden uden for Rundskejer Ø.-Side, og en hvid Slæge S. for en Bæne, som ligger ud for en af Sjøstederne ved Labakkken.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2025. Forandring af Fyrlamper. Norge. Følgende Fyrlamper er forandret saaledes:

Bratskjer Fyrlampe. Lyset er hvidt fra S. 58° Ø., fri N. om Skamøstøren, til S. 77° Ø., fri S. om Seiskallen og Bratklakken, rødt derfra gennem Ø. til N. 74° Ø., fri N. om Sværskjærene og Blomskjærene, hvidt derfra til N. 64° Ø., fri S. om Skibhaen, grønt derfra gennem N. til N. 20° V., rødt derfra gennem V. til S. 78°

V. midt i Løbet mellem Søndre Loiskjær og Jernstangen S. for samme, grønt derfra gennem S. til S. 58° Ø.

Ruslølmen Fyrlampe. Lyssvinklen er udvidet med hvidt Lys fra N. 10° V. gennem N. til N. 35° Ø.

Strømmen Fyrlampe. Lyset er grønt fra N. 18° Ø. til N. 9° Ø., fri V. om Rypklubbene, hvidt derfra til N. 1° Ø., fri Ø. om Rypkløbskjær, rødt derfra gennem N. til N. 6° V., fri V. om Rypkløbskjær, hvidt derfra til N. 9° V., fri Ø. om Bukkskjær, grønt derfra gennem V. og S. til S. 10° Ø., fri Ø. om Kongaskjær, hvidt derfra til S. 24° Ø., fri V. om Sjælholuskjær rødt derfra til S. 28° Ø., fri Ø. om Sjælholuskjær, hvidt derfra til S. 32° Ø., fri V. om Sjælholmsgrunden, grønt derfra til S. 41° Ø.

Rødslyv Fyrlampe viser nu Lys med Formærkelser. Flammens Højde: 14 m. I øvrigt uforandret.

Skagoddan Fyrlampe viser nu Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra N. 69° V., gennem N. til N. 85° Ø., fri N. om Reimuskjær, grønt derfra gennem Ø. til S. 41° Ø., fri V. om Reimøen, hvidt derfra til S. 38° Ø., fri Ø. om Hasselnes, rødt derfra til S. 39° Ø., ind paa Hasselnes. I øvrigt uforandret.

Vardø Møle Fyr. Lyset er grønt fra N. 20° V. til N. 8° V., fri Ø. om Tofte-skjen og Grunden fra Svinøen, hvidt derfra gennem N. til N. 8° Ø., fri V. om Reimuskjær, rødt derfra til N. 27° Ø., fri V. om Grunden fra Hasselneset, grønt derfra gennem Ø. til S. Flammens Højde: 9 m.

Bugønes Fyrlampe er flyttet højere op paa Fjeldet. Lyset er rødt fra N. 58° V. til N. 16° V., midt i Bandedløbet, hvidt derfra gennem N. til N. 11° Ø., grønt fra N. 57° Ø. gennem Ø. til S. 85° Ø., fri S. om Bugø, hvidt derfra til S. 39° Ø., fri Ø. om Kjøo, rødt derfra til S. 29° Ø., fri V. om Kjøngrunden, hvidt derfra til S. 22° Ø. Flammens Højde: 24 $\frac{1}{2}$ m.

2026. Grund fundet. Vag N. Molde. En 0 $\frac{1}{2}$ m Grund, Havnfløien, er fundet SV. for Pynten V. for Gaarden Hagen, c. 150 m fra Land. 62° 41', N. Br. 7° 27', Ø. Lgd.

2027. Fyrlampe flyttet. Fyrlamper tændes. Middagsnes Fyrlampe er flyttet c. 36 m mod SØ. Flammens Højde: 10 m. Den viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 8° Ø., klos til V.-Kant af Sora, til S. 5° Ø., klos til Ø.-Kant af Sano, grønt derfra gennem S. til S. 33° V., nedop fra N. om Kadakkekløben, hvidt derfra til S. 70° V., klos S. om Slægen paa Lannholmfløien, rødt derfra gennem V. til N. 42° V., klos til V.-Kant af Store Torholm.

Følgende nye Fyrlamper tændes den 15de September 1909:

Rossebonakken Fyrlampe. Flammens Højde: 13 m. Den viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 30° Ø. til S. 14° Ø., nedop fra Ø. om Sallius, grønt derfra gennem S. til S. 33° V., ind paa Havnen ved Storrevik, rødt derfra gennem V. til N. 48° V., fri V. om Vestre Storsundfla og fri Ø. om Osuogavlen, grønt derfra til N. 43° V., fri Ø. om Vestre Storsundfla, hvidt derfra til N. 39° V., fri V. om Risholmlia og Garpekjær. 39° 23' 30" N. Br. 5° 17' 30" Ø. Lgd.

Kalvenes Fyrlampe. Flammens Højde: 14 m. Den viser Lys med To-Formærkelser. Lyset er grønt fra S. 25° Ø., fri Ø. om Orneviklandet, til S. 35° Ø., fri Ø. om Nordre Bratholmen, hvidt derfra til S. 58° Ø., fri N. om Salskøkken og fri S. om Færollu og Rødeerne, rødt derfra gennem Ø. og N. til N. 6° V., fri V. om Tvedeflu, hvidt derfra til N. 24° V., fri Ø. om Jondalshavn, grønt derfra til N. 29° V., fri Ø. om Hæro. 60° 26' 5" N. Br. 5° 1' 20" Ø. Lgd.

Brundetid for ovenstående 2 Fyrlamper: 15de Juli—15de Maj.

2028. Tønders Bølggenhed. Eider. Tyskland. Den ydre sort, og røde Andvningstønde for Eider ligger paa 54° 14' 48" N. Br. 8° 26' 58" Ø. Lgd., og den indre, røde Andvningstønde paa 54° 14' 19" N. Br. 8° 30' 45" Ø. Lgd.

2029. Oplysning. Hamburgen Højen. Elbon. Ved Anlægget af Elb Tunnelen mellem St. Pauli og Steinwärden benyttes stærkt sammentrykket Luft, som kan trænge og gennem Jorden og forårsage Kogen af Vandet, og endog indtil 10 m høje Springvand. Man skal holde sig borte fra de Steder. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1532. Kjøbenhavn 1909).

2030. Fyrskibet »Genuisbank« atter ndlagt. Jæde. Fyrskibet »Genuisbank«

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2043. Fyr forandret. Cape Chat. River St. Lawrence. Canada. Paa Cape Chat er tændt et hvidt Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0,2 Sek., Mørke 2,3 Sek., Flammens Højde: 37 m. Synsviddens: 17 Sm. Løuseapparat af 3dje Orden. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 10 m højt Taarn tæt ved det gamle Taarn. Det gamle Fyr er slukket.
2044. Taagesignal. Goose Cape. River St. Lawrence. Ved Goose Cape Fyr besvares nu Skibes Taagesignal med et Haandkrafts Taagehorn.
2045. Fyr forandret. Rivière du Loup. River St. Lawrence. Rivière du Loup hvide, faste Fyr er forandret til et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 7 Sm.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2046. Dybde. Rio Grande do Sul. Brasilien. Barren ved Rio Grande do Sul kunde passeres af Skibe med 3, m Dybgaende i April 1909 i 19 Dage, i Maj 13 Dage og i Juni i 16 Dage.
2047. Lystønde udlagt. Pitas Rock. Rio de la Plata N.-Kyst. En Lystønde, der viser rødt Lys med Formørkelser, er udlagt ved Pitas Rock, som ligger paa 34° 28', S. Br. 57° 41', V. Lgd.
2048. Taagesignal forandret. Palominos. Callao. Peru. Paa Taageklokken ved Palominos Fyr gives nu to Gaenge 5 Slag hver 2½ Minut, saaledes: 5 Slag, Pause 15 Sek., 5 Slag, Pause 2 Minutter. 12° 8' S. Br. 77° 15' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1496. Kjøbenhavn 1909).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2049. Fyr forandret. Oneglia. Italien. Fyret paa Hovedet af V.-Molen ved Oneglia er nu et rødt, fast Fyr.
2050. Flaademansvre. Italien V.-Kyst. I Nætterne mellem den 11te—12te, 12te—13de og 21de—22de September 1909 vil talrige Krigsskibe holde Manøvre i Farvandet mellem Øerne Pontine og Ischia, Capo Miseno og Kysten til Mont Circeo. Skibene gaar med stor Fart og med alle Lauterner blændet.
2051. Fyr forandret. Terranova Pausania, Sardinien Ø.-Kyst. Ved Terranova viser nu Fartøjerne N. for Indløbet grønt, fast Lys, og Fartøjerne S. for Indløbet rødt, fast Lys.
2052. Tønde inddraget. Arbatax (Tortoli). Sardinien. Tønden ved Yderenden af Molen ved Arbatax er inddraget.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2053. Tønde inddraget. Soerabaja. Java N.-Kyst. I Oostervaarwater ved Soerabaja er den sorte Stumtpønde Nr. 2, som laa paa 7° 20' 40" S. Br. 112° 53' 48" Ø. Lgd., inddraget.
2054. Lystønde flyttet. Sumatra tredje Fyrt. Straat Banka. Den hvide Lystønde N. for Sumatra tredje Fyrt (Tg. Kesoeagian) er flyttet 2100 m N. 60° Ø. hcn. 2° 21', S. Br. 105° 37', Ø. Lgd.
2055. Lystønde flyttet. Palembang Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. Den yderste, hvide Lystønde i Mundingen af Palembang Rivier er flyttet 400 m Ø. hcn, til 2° 14', S. Br. 104° 55', Ø. Lgd.
2056. Tønde udlagt. Straat Tioeng. Riouw Arkipel. Sumatra Ø. En sort Stumtpønde er udlagt i den Ø.-lige Del af Straat Tioeng. 0° 48' 40" N. Br. 104° 16' 10" Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Sept. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93—92 ³ / ₄	92 ³ / ₄	93
Danmark	—	—	—
Norden	—	84 ¹ / ₂	85
Kjøbenhavn	—	21 ¹ / ₂	23
Carl	73 ¹ / ₄	73 ¹ / ₄	73 ¹ / ₂
Dannebrog	—	78 ¹ / ₂	79
Skjold	—	49 ¹ / ₂	50
Urania	—	—	—
Union	—	20 ¹ / ₂	21
Dampsk. af 1896	—	78 ¹ / ₂	79 ¹ / ₄
Hejmdal	91	90 ¹ / ₂	91 ¹ / ₄
Østasiatiske	133—132 ¹ / ₂	132 ¹ / ₂	132 ³ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	74	77
Torm	—	48	57
Inga	—	17	30
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	3	6
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	43	42 ³ / ₄	43
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.	—	—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
5 % Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	96	98
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	88	88 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	90 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	—	96	97
4 % — — 2. Serie.	—	97	97 ¹ / ₄
4 % — — 1.	—	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	95 ³ / ₄	96
4 % — — 7.	—	93	94
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	96	96 ¹ / ₄
4 % Østift. Kreditf.	—	—	—

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	—	155
Privatbank	—	—	107 ¹ / ₂
Landmandsbank	—	—	132 ¹ / ₂
Handelsbank	—	—	136 ³ / ₄
Grundejerbank	46 ¹ / ₄ —46	—	137
Burm. & Wain	—	—	45 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	—	—	89 ¹ / ₂
Sukkertabr.	277—276	—	93 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	—	—	276
			152 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 8. September 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.16	18.13
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.30	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. September 1909.

Russiske Noter	217.15
4 % Russiske Consols.	90.75
3 ¹ / ₂ % — Boden Kredit.	85.40
5 % Mexikanske 1899	102.30
5 % Rumænske Stats	102.00
4 % — — 1890	94.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 106,000, „Norden“ 4,000, „København“ 8,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 26,000, „Union“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Hejmdal“ 8,000, „Dansk-Russisk“ 68,000, „Østasiatisk“ 82,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

2057. Advarsel. Grand tilfægt. South Bank. Wusung River. China. Paa Wusung Yehbare er South Bank, tværs af Wusung Spit Tonde, tilfægt betydeligt. 31° 24' N. Br. 121° 31' Ø. Lgd. Man advares mod at staa over Barron S. for Ledolinien.

2058. Løb afmærket. Gough Island. Astraea (Junk) Channel. Wusung River. Astraea Channel kan benyttes om Dagen. En Pæl med sort Ballon er rejst paa Enden af Anlægget ved SØ-Enden af Gough Island, 18½ Kbl S. 42° Ø. fra Sommerket paa High Bar, som staa paa 31° 21', N. Br. 121° 31', Ø. Lgd. Ledebaker. Forbuden er en Pæl med sort Trekant paa Gough Island SØ-Ende, 14. Kbl. S. 40° Ø. fra Sommerket paa High Bar. Bagbaken er en Pæl med sort Trekant, 0, Kbl S. 84° Ø. fra Forbaken. Holdt overet angiver de Midten af Astraea Channel.

Tre røde Spidsender Nr. 1, 2 og 3 er udlagt ved Løbets S-Side, henholdsvis 1, Kbl N. 21° Ø., 4, Kbl S. 76° Ø. og 13½ Kbl S. 80° Ø. fra Liniet Bank.

Karantænebestemmelser m. m.

2059. Karantænebestemmelser. Danmark. — Justitsministeriet har den 31te August 1909 udstedt følgende Bekendtgørelse:

Ifølge foreliggende Meddelelse anaa Rotterdam anses som kolerasmitte.

Som følge heraf træder Bestemmelserne i §§ 13—21 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 i Virksomhed overfor det nævnte Sted.

I Henhold til nævnte Bekendtgørelses § 24 forbydes endvidere Indtærsel fra nævnte Sted af:

a. enhver Art af Klude og
b. brugte Klædningsstykker og Sengetoj, for saa vidt de ikke henføres til Passagerers Kofsejeds eller er bestemt til Skibsmandskabets personlige Brug eller indføres som Flyttegodt, dog at saavde Klædningsstykker og Sengetoj altid skal desinficeres, naar Tilsynet skønner det fornødent.

A. Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er herfter i Virksomhed overfor følgende Steder:

- 1) Havnene ved det røde Hav,
- 2) Havnene i Ægypten,
- 3) Havnene i Tonkin og Cochinchina samt i Ostindien, derunder de nederlandske ostindiske Kolonier,
- 4) St. Petersborg, Kronstadt,
- 5) Archangel,
- 6) Riga, og
- 7) Rotterdam.

B. Bestemmelserne i §§ 20—35 og 38 om Pest i ovennævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er ikke i Virksomhed.

C. De ved den i Medfør af § 23, jfr. § 15 i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 udstedte Bekendtgørelse Nr. 138 af 25de Juni d. A. §§ 1—6, jfr. Bekendtgørelse Nr. 162 af 23de Juli d. A., over for enhver, der ankommer særvejt hertil Landet direkte fra St. Petersborg, Kronstadt og Riga trulfo Forholdsregler med Hensyn til Lægeeftersyn m. m., sættes ogsaa i Kraft overfor Personer, der ankommer særvejt hertil Landet direkte fra Rotterdam, saaledes at disse underkastes Lægeeftersyn efter Ankomsten hertil indtil 5te Dagen efter deres Afrejse fra Rotterdam.

Norge. — Rotterdam og Guvernementet Jaroslav i Rusland er erklæret for kolerasmitte.
Sverig. — Rotterdam er erklæret for kolerasmitte.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr. Norge:
Specialkort over Tjelsund. 1: 50,000.
N B 411 Gjesingen—Halken. 1: 50,000. 1,00 Kr.
N B 64 Væroy—Løfodden. 1: 50,000. 1,00 Kr.

Rettelser.

I »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2008: 38° 50' 30", læs 38° 52' 30". — Nr. 1941: Bølgelængde: 200 m, læs 400 m. — Nr. 1802 under Marflessa Fyrhulpe, 5de Linie: N. 8° V., læs: N. 8° Ø.

— Helge, Olsen, afg. Kronstadt 29./8. — Rolf, Reese, afg. Dunkerque 4./9. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Rottordam 4./9.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Riga 31./8. til Rouen. — Ingrid, Winther, afg. Antwerpen 7./9. til Hull. — Fanny, Eriksen, ank. Ørnskoldsvik 8./9. — Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 3./9. for Ostende. — Alexy, Lorentzen, pass. Hammershus 7./9. for Lübeck. — Dagny, Sorensen, ank. Torneå 2./9. — Mary, Clausen, ank. Lerwick 3./9.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Kiel 31./8. — Russia, Poulsen, ank. Reval 3./9. — Carl Hecksher, Starck, afg. Narva 6./9. — Dania, Petersen, afg. Kristiania 6./9. — Normannia, Erichsen, ank. West Hartlepool 24./8. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 7./9. — Canadia, Jespersen, ank. New York 1./9. — Livonia, Skov, afg. Petersborg 5./9.

Åsternen. Cimbrina, Poulsen, afg. Filadelfia 5./9. — Patria, Dam-Larsen, ank. Wiborg 5./9. — Gratia, Sorensen, ank. Petersborg 7./9. — Astoria, Neergaard, afg. Pensacola 31./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Yxpila 31./8. — Gallia, Nielsen, afg. Petersborg 6./9. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Kjøbenhavn 31./8. — Sarmatia, Pedersen, afg. Korsør 6./9. — Kotonia, Rasmussen, afg. Genua 7./9.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Frederikshavn 4./9. — Granaria, Nielsen, ank. Puerto Limon 4./9. — Carbonia, Mathiesen, ank. Ostende 1./9. — Estonia, Winekler, afg. Petersborg 8./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Königsberg 30./8. — Selandia, Troensegaard, ank. Faaborg 5./9. — Secalia, Jensen, ank. Petersborg 4./9. — Frumentia, Andersen, afg. Wiborg 28./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Kronstadt 31./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 5./9.

Dannebrog. Amalionsborg, Petersen, afg. Hungerburg 6./9. til Ghent. — Brattingsborg, Suenson, ank. Archangel 5./8. — Flynderborg, Andersen, ank. Stettin 7./9. — Fredensborg, Fischer, ank. Jacobstad 6./9. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Hungerburg 4./9. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Terneuzen 5./9. — Kronborg, Jensen, ank. Hamburg 5./9. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 6./9. — Skanderborg, Jensen, ank. Uleåborg 5./9. — Stegelborg, Lund, ank. Petersborg 7./9. — Stjerneborg, Lund, afg. Ymuiden 7./9. til Methil. — Søborg, Hansen, afg. Torneå 4./9. til Lübeck. — Uranienborg, Schmidt, afg. Rottordam 7./9. til Hull.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Orbeck, afg. Petersborg 9./9. til Ghent. — Klampenborg, Winther, afg. Petersborg 3./9. til Rottordam. — Marselisborg, Larsen, afg. Cardiff 6./9. til Huelva. — Silkeborg, Pedersen, ank. Hungerburg 4./9. — Skodsborg, Agerlin, afg. Huelva 1./9. til Königsberg. — Tuborg, Schmidt, ank. Stettin 6./9. — Ulfborg, Møllerup, ank. Cardiff 8./9. — Vordingborg, Palsbo, ank. Lovisa 5./9.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Hull 5./9. til Kronstadt. — Dansborg, Kühl, ank. Hungerburg 30./8. — Jægersborg, Larsen, ank. Newcastle 6./9. — Kallundborg, Nielsen, ank. Sunderland 6./9. — Taarnborg, Matzen, afg. Libau 8./9. til Ghent.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Kiel 7./9. til Riga.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Kjøbenhavn 9./9. til Petersborg.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, ank. Santander 3./9.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Rottordam 6./9. til Petersborg. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Petersborg 4./9.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Libau 30./8.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Tyne 8./9.

Ostasiatisk-Kompagni. Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 1./9. til Hongkong. — Cathay, Kruse, afg. Yokohama 8./9. til Kobo. — Indian, Borg, afg. Shanghai 31./8. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Port Said 7./9. til Glasgow. — Pangan, Knudsen, afg. Kjøbenhavn 7./9. til Norre Sundby. — Samui, Licht, afg. Suez 3./9. til Colombo. — Chumpon, Hansen-Rann, ank. Bangkok 31./8. — Cambodia, Christensen, afg. Newcastle 5./8. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Rotterdam 6./9. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 27./8. til Paramaribo.

Æra. Enighøden, Jensen, ank. Harwick 6./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 5./9. — Helene, Sorensen, afg. Riga 2./9. — Agnete, Petersen, afg. Kalundborg 6./9. — Herminia, Hansen, afg. Karrebeksmunde 7./9. — Alice, Schultz, ank. Randers 5./9.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidaa, Klitgaard, afg. Glasgow 5./9. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Kiel 5./9. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Wiborg 7./9. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Wisbech 7./9. — Peter Willemoes, Albreitsen, ank. Petersborg 7./9. — G. Koch, Jørgensen, pass. Kjøbenhavn 8./9.

nordg. — Hans Tavsen, Klaaborg, afg. Tyne 7./9. — H. C. Andorsee, Rasmussen, ank. Hull 4./9. — Chr. Christensen, Møller, ank. Petersborg 7./9. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Kiel 7./9. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Tyne 8./9. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Rouen 3./9. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Yxpila 8./9. — Ajax, Brorsen, afg. Fahrwasser 3./9.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Reval 7./9. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Hull 3./9. — Urania, Clausen, ank. Tyne 6./9. — Svend, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 2./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kronstadt 3./9. — England, Andersen, ank. Karrebeksmunde 6./9. — Holland, Poulsen, ank. Alloo 5./9. — Rusland, Madsen, ank. Libau 6./9. — Lady Furness, Clausen, afg. Kjøbenhavn 8./9. — Annette Furness, Larsen, ank. London 4./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Tyne Dock 2./9. — Dronning Olga, Petersen, afg. Hull 1./9. — Europa, Hansen, ank. Riga 1./9.

Frem. Austa, Bagger, ank. Lübeck 8./9. — Vera, Thing, ank. Libau 5./9. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 8./9. til Danzig.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Uleåborg 31./8. til Rouen. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Ostende 3./9. — Ovo Gjedde, Jans, ank. Neufahrwasser 6./9.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Riga 7./9. — Ailau, Nielsen, afg. Aarhus 7./9. til Boness.

Sejlskibe.

Renne. Næstved, Rasmussen, er ank. til Stolpenmünde. — John Hintze, Knudsen, er ank. til Allinge. — Proven, er ank. til Königsberg. — Leif, Nielsen, er ank. til Frederikshald. — John Hintze, Knudsen, ank. Stolpenmünde 2./9. — Veset, Koføed, ank. Åhus (Sverig) 3./9.

Svendborg. Ellen, Andersen, ank. Charlestown (Cornwall) 1./9. — Grethe, Hansen, ank. Stockholm 2./9. — Jørgen Larsen, Larsen, ank. Dunkerque 2./9. — Jason, Hansen, ank. Norrköping 2./9. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Uleåborg 2./9. — Noah, Jørgensen, ank. Plymouth 1./9. — Magnot, Gommesen, ank. Schidam 2./9. — Ignatz Breum, Lund, ank. Drobak 2./9. — Flora, Sorensen, ank. Pentewau 2./9. — Belona, Larsen, ank. Helsingfors 2./9. — Dannebrog, Clausen, ank. Southampton 2./9. — Standard, Rasmussen, ank. Landerneau 3./9. — Britannia, Rasmussen, ank. Kronstadt 4./9. — Kruse, Nielsen, ank. Setubal 3./9. — Niels, Larsen, ank. Antwerpen 3./9. — Asta, Boni, ank. Stathelle 3./9. — Kathrine, Hansen, ank. Landerneau 3./9. — Marie, Skov, ank. Tanger 4./9. — London, Andersen, ank. Pernau 4./9. — Clytia, Nielsen, ank. Dagelykke 6./9. — Ilaabet, Andreasen, ank. Rudsjobing 6./9. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Dieppe 5./9. — Ivar Hvidtfeldt, Henriksen, ank. Fakse 6./9. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Binie 6./9. — Norden, Andersen, ank. Reval 6./9. — Roma, Jensen, ank. Södertelje 6./9. — Roska, Pedersen, ank. Antwerpen 6./9. — Erik, Hansen, ank. Fowey 1./9. — Confidentz, Michaelsen, ank. Petersborg 7./9. — Ruth, Fallentin, ank. Dover 6./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Riga 7./9. — Psyche, Nielsen, ank. Reykjavik 8./9. — Nanna, Madsen, ank. Dieppe 6./9. — Cimbrin, Nielsen, ank. Gelle 7./9.

Æra. Phoenix, Rasmussen, ank. Dunkerque 4./9. — Ami, Christensen, ank. Danzig 4./9. — Svip, Jensen, ank. Pillau 5./9. — Amor, Hansen, ank. Nysted 4./9. — Hermod, Dreimann, ank. Svendborg 6./9. — Malfridur, Hansen, ank. Kjøbenhavn 5./9. — Albertine, Knudsen, ank. Kjøbenhavns Red 4./9. p. R. t. Gudhjem. — Amalia, Andersen, ank. Swinomünde 6./9. — Salvador, Sand, ank. Dunkerque 6./9. — Hjalmar, Christoffersen, ank. St. Johns 4./9. — Svanen, Møllmann, ank. Staustelle 6./9. — Bien, Petersen, ank. Åbo 6./9. — Mars, Stegmann, ank. Aberdeen 7./9. — Rise, Bager, ank. Waterford (Irland) 4./9. — Herkules, Bager, ank. Kathamarsvik 7./9. — Spurven, Petersen, ank. Kjøbenhavn 7./9. — Juliane, Petersen, ank. Kjøbenhavn 7./9. — H. C. Grube, Svane, ank. Forte de France 7./9. — Freya, Nielsen, ank. Brahestad 8./9. — Lauritz, Folmer, ank. Aalborg 8./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 10. September 1909. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Koh og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfrende. — Kjøbenhavns Børskurs.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Bollermakers, 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 Oey, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af
Rotter og Uæj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul
„Lloyd“ Riste, — Spll, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Forlang kun!

John Grabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Tefet. 3283

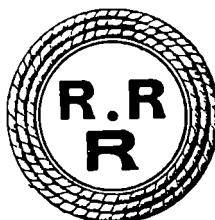
KABYSKOMFURER & SKIBSOVN AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 95



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Ståltøve

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 70. Kjøbenhavn, Tirsdag den 14. September 1909. 16. 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
Redningskrands og Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionær.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“ **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Algier. Dansk Læge: Dr. H. C. Nissen. Telefon 777

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

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.

Skibshypothekbanken
Filiat af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe. Telef. 9052

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Privat Telegraf-Code,
let og besparende Forbindelsesmiddel mellem Søfarende og Hjemmene.
Prisen er Kr. 1,50 pr. enkelt Eksemplar.
Faaes ved Henvendelse til „Dansk Søfartstidende“s Kontor,
St Annæ Plads 26 eller gennem Boghandlerne.

Rahtjens originale Composition
Skibshunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.
Krumtapaksler og 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“.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog, 3 (Panoptikon), Tlf. H 459 **Skibshypothekbanker** **Prioritetslaan i Skibe**
paa favorable Vilkaar

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udlørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumpen, 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28163

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianterisforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Næskov.
Telf. 102

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Tæstæ Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr
6.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Væksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Udkommen er 2. udvidede og omarr. ejdede 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.



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.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr. „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

HELGE STABELL

Skibssingeniør

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.
Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.



Forstædernes

Prima Rugbrød

til

Skibsproviantering.

Telefon 4922

Brødbakker

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

En yngre Mand, som tidligere har været i Skibsmæglerforretning, eller en yngre Skibstører, ikke ukyndig i Tysk og Engelsk kan faa Plads i en Skibsmæglerforretning i Jylland. Løn 1500 Kr. Billet, mrk.: „B. S.“, indlægges paa Bladets Kontor.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed alle Meddelelser, der har øjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet Meddelelser om indtrufne **Havarier** og **Forlis** og udførlige **Skibsofterretninger** for Damp- og Sejlskibe findes begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavn, d. 14. September 1909.

Spørgsmaalet om en Sammenslutning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordeuropæisk Sejlskibsrederi-Forbund, der blev drøftet første Gang paa Foreningens Generalforsamling i Aarhus i Sommer, vil altsaa, som det fremgaar af den offentliggjorte Dagsorden for Forbundets Generalforsamling, nu paa Lordag komme til anden Behandling i Svendborg. Det er givet, at Løsningen af dette Spørgsmaal i høj Grad interesserer de allerfleste af de to Organisationers Medlemmer, men unægtelig paa højst forskellig Maade, thi medens Forslagsstillerne og med dem en betydelig Gruppe af Medlemmer væsentligst fra Aero-Kredsen synes at lægge Hovedvægten paa det Synspunkt, at Forbundet frem for alt bør bevares, hvortil Sammenslutningen forekommer dem at være et fortrinligt Middel, tillægger en anden og vistnok lige saa stor Gruppe det Synspunkt afgørende Betydning, at hvad der end sker, bør Dansk Sejlskibsrederi-Forening paa ingen Maade udsættes for den Fare, som en ubetinget Sammenslutning med en mindre levedygtig Organisation tilvisse synes at maatte rumme.

Vi vedkender os fuldt ud at dele denne sidste Opfattelse af Spørgsmaalet. Ilde vilde det være, om man nu udsatte den grundmurede Position, som Sejlskibsrederi-Foreningen ved mange Aars ihærdigt Arbejde har tilkæmpet sig, for alvorlige Rystelser ved letsindigt at paatage sig en Opgave, forinden man har nogenlunde Sikkerhed for at kunne magte denne, og hvor tung den Opgave i Virkeligheden er, som Foreningen menes at skulle arve fra Forbundet, derom synes dette sidste at have indhøstet ret hitre Erfaringer. Men ogsaa den rent praktiske Virkeliggørelse af Forslaget har sine store Vanskeligheder, og naar t. Eks. en af Forslagets Fortalere paa Generalforsamlingen i Sommer erklærede, at Sejlskibsrederi-Foreningens Love og hele Eksistensberettigelse er af en saadan Art, at den nødes til at tage Forbundets Formaal op, hvis det skulde vise sig, at der er Stemning for det fra anden [Forbundets] Side, eller med andre Ord »Vær saa god, kom!«, saa er denne Tale naturligvis kun en ren Paastand, tilmed en Paastand, som ved nærmere Eftersyn viser sig at være underbygget med noget væsentligt luftigere end de nuværende faktiske Forhold. I Sejlskibsrederi-Foreningens Love vil man nemlig forgæves lede efter Støtte for et saadant Standpunkts Berettigelse. Lovens § 1, til hvilken man formodentlig i denne Forbindelse vil henholde sig, lyder ganske vist saaledes:

»Foreningens Formaal er at danne en Organisation for Sejlskibsflaaden og agtes fornemlig fremmet:

- a. ved at repræsentere Sejlskibsnæringen overfor Administrationen og Lovgivningsmagten;
- b. ved at tage Initiativet til Reformen, der ere i Sejlskibsfartens Interesse eller i Skibsfartens Interesse i Almindelighed;
- c. ved at danne en fælles Organisation for lokale Foreninger samt for alle, der er knyttede til Sejlskibsnæringen, og ved Samarbejde med Skibsfartens øvrige Organisationer søge at varetage og fremme Skibsfartens og Sømandsstandens offentlige Interesser«

og af denne Paragrafs Bestemmelser kunde ved første Øjekast Punkt b. og navnlig Punkt c. synes udmærket egnede til at lages til Indtægt for Sammenslutningstanken. Men ogsaa kun ved første Øjekast, thi det maa ikke overses, at det, man tænker sig at smelte sammen, er en dansk og en international Organisation, hvilken Kendsgerning

alene turde være tilstrækkelig til paa det nuværende Stadium (d. v. s. med de nugældende Love) at vælte alle øvrige Betragtninger over Ende.

Vil man derimod foreløbig søge at bane en Vej for en fremtidig Sammenslutning, saa kan dette ganske vist lade sig gøre, og man synes da at maatte vælge en af to Udveje, nemlig enten at gøre den danske Forening international eller fuldtud at betage Forbundet dets internationale Karakter. Den første af disse to Veje kan dog ret beset næppe være farbar, idet den vilde medføre Konsekvenser, t. Eks. en fuldstændig Tilintetgørelse af Forholdet til Fællesrepræsentationen, som sandsynligvis maatte vække alvorlige Betæneligheder selv hos Sammenslutningsplanens ivrigste Tilhængere. Idet Forslagsstillerne tilmed erklærer, at Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Navn bør bibeholdes for Sammenslutningen, ser vi ingen Grund til at komme nærmere ind paa denne Mulighed. Tilbage bliver da kun den anden Udvej at bringe Forbundet fra de internationale Højder, hvor det ved Skæbnens og Udlandets Ugunst synes at befinde sig mindre vel, ned til det jævne nationale.

Men naar man vælger denne Udvej, kunde man saa ikke gøre Skridtet fuldt ud og opgive al den højlidelige Tale om Sammenslutning? Hvis man i Stedet aabent vedgik, at det, der i Virkeligheden lages Sigte paa, er en ren og skær Nedlæggelse af Forbundet, saa vilde »Sammenslutningens« Tilhængere dermed have sikret sig adskillig mere Sympati, end de nu tør rose sig af at være i Besiddelse af. Og naar man derhos ved en saadan Opløsning udtalte Haabet og Ønsket om, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening efter Evne vilde oplage de af det døende Forbunds Programpunkter, som virkelig havde vist nogen Spiredygtighed, da — men ogsaa først da — vilde det vel være fuldt tilraadeligt for Sejlskibsrederi-Foreningen at gaa ind paa en nærmere Undersøgelse af Mulighederne for en delvis Udvidelse af dens, ikke blot ved Lovene, men ved gammel Praksis fastslaaede Program i den Retning, i hvilken Forbundets Opgaver har ligget.

Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie. Ved Skrivelse af 23. Juli d. A.*) meddelte Ministeriet for Handel og Søfart hvilke Forholdsregler der fra Rederiernes Side foreløbig var at iagttage angaaende Udstedelsen af det danske Lastelinie-mærke og Fribordsbrev, derunder ogsaa for saadanne Skibe, som i Forvejen var forsynet med Board of Trade's Lasteliniecertifikat. For disse sidste er det som bekendt tilstrækkeligt, at det paagældende Board of Trade Certifikat vedlægges Begæringen om Fribordsbrev, medens der i alle andre Tilfælde maa indsendes et særligt Oplysningsskema i udfyldt Stand.

Efter hvad vi erfarer, maa imidlertid denne Bestemmelse forstaaes saaledes, at ikke blot selve Board of Trade Certifikatet er fyldestgørende, men endvidere saadanne Lasteliniecertifikater, som er udstedt af ethvert af Board of Trade i saa Hensende godkendt Selskab, t. Eks. altsaa Bureau Veritas. — Vi benytter samtidig Lejligheden til at tilføje, at omend naturligvis ethvert Board of Trade Lasteliniecertifikat vil kunne benyttes til det Formaal, der her er Tale om, er det ingenlunde givet med Sikkerhed, at saadanne Certifikater, som er udstedt forinden de britiske Fribordsregler af 1906

*) Den paagældende »Meddelelse til Danske Rederier« fandtes gengivet i Dansk Søfartstidende d. 30. Juli.

traadte i Kraft, altid vil kunne benyttes med Fordel som Grundlag for det danske Fribordsbrev, idet de britiske Regler af 1906 som bekendt gennemgaaende tillader en ikke uvæsentlig dybere Nedlastning end de ældre Regler.

Udenrigsministeriel meddelelse:

Generalkonsulatet i Stockholm har d. 6. ds. angaaende den svenske Generalstrejkes Ophør indberettet til Udenrigsministeriet:

»Den mellem »Landsorganisationens Sekretariat« som Repræsentant for Arbejdsklassen og nogle af de betydeligere Arbejdsgiverforeninger (Bogtrykkerne, de mekaniske Værksteder og Skrædermestrene) den 1ste ds. truffne Overenskomst om Arbejdets Genoptagelse fra i Dag betegner, som det vil være bekendt, paa flere Punkter en Tilbagevenden til mere normale Forhold indenfor Sveriges Industri og Haandværk.

Men der maa advares imod den Misforstaaelse, at Arbejdsstandsningen derved skulde være bragt til Afslutning. De oprindelige Konflikter, der førte til Lockout fra den store »svenske Arbejdsgiverforenings« Side, er endnu uløste, og ligesom de talrige til den nævnte Forening hørende Virksomheder, for hvis Vedkommende Standsning er iværksat — Tekstilfabriker, Savværker, Jernværker — derfor vedblivende betragter sig som afskaaret fra at genoptage Driften med andre Arbejdere end saadanne, som staar udenfor den socialdemokratiske Fagorganisation, saaledes har »Sekretariatet« paa den anden Side undtaget alle den »svenske Arbejdsgiverforenings« Medlemmer fra den Kreds af Arbejdsgivere, hos hvilke Arbejdet bør genoptages. Dertil kommer, at Muligheden for en Genindsættelse af de hidtil strejkende Arbejdere paa deres forrige Pladser overhovedet kun delvis er til Stede, da Pladserne dels er besat i Mellemliden, dels vil blive indskrænket. Der er desuden indenfor den truffne Overenskomst et ikke ringe Spillerum for forskellige Opfattelser af Belingelserne for Arbejdets Genoptagelse; allerede nu viser der sig heri at være Stof til ny Konflikter.

Det kan følgelig ikke formodes, at Arbejdsmarkedet i den nærmeste Fremtid vil antage normale Former her i Landet; der forestaar sandsynligvis endnu en vanskelig Tid, som tilmed rummer Muligheder for en ret væsentlig Forrykkelse af Grundlaget for de bestaaende Organisationer, især paa Arbejdersiden.

Paa Trælastpladserne er Arbejdet kun tildels genoptaget ved Savværkerne. Det tør nok formodes, at Lading og Losning af Skibene vil kunne foregaa nogenlunde uhindret dér, hvor der overhovedet arbejdes. Men nogen Sikkerhed for ordnede Forhold er der endnu ikke; det maa tilraades Rederierne at anstille nøjere Undersøgelser, inden Befragtning til disse Pladser sluttes.»

Vi har modtaget følgende:

K æ k S ø m a n d s d a d. Et udmærket Stykke Redningsarbejde, som i det mindste fortjener at være kendt, er udført af en ung Mand, L. T h o m s e n, Styrmand med Skonnert »Mars« af Marstal.

Da Skibet den 20. August befandt sig i Nærheden af Islands Sydkyst, medens det blæste en Storm af Nordvest med meget høj Sø, var Ungmand Adolf Høyer saa uheldig at falde over Bord.

Styrmanden, som var den eneste, der befandt sig paa Dækket foruden Ungmanden, kaldte hurtigt Skibets Fører, Kapt. S t e g m a n n, op. Denne kastede resolut nogle Brædder af Skibets Dækslast ud til den Overbordfaldne samt fik Skibet manøvreret »til Vinden«. Skibets fjerde Mand kom nu til, og Jollen, Skibets eneste Baad, sættes ud, og Styrmanden gik én e i den for at gøre et Forsøg paa at finde Ungmanden. De udkastede Brædder tjente som udmærket Vejledning til at finde Stedet.

Endskønt det ikke var lykkedes Adolf Høyer at faa fat i Brædderne, fandt Styrmanden ham dog i Nærheden kæmpende for at holde sig oppe.

Det lykkedes Styrmanden trods den svære Sø at faa ham ind i Jollen og derefter igen at naa tilbage til Skibet.

Jolle og Davidder blev en Del beskadiget ved at tage Baaden ind igen, men det var, som Kaptajnen bemærkede, kun Smaating. Hovedsagen var, at Manden var reddet.

At vove sig ud ene Mand, i en femtenfods Jolle med en Nordvest Storm og oprørt Sø i Allanterhavet i et Øjeblik, hvor det gælder et Menneskeliv, maa kaldes heltemodig Optraeden. En Sømandsdaad som fortjener Paa-skønnelse, ligesom ogsaa Kapt. Stegmanns Resoluthed og udmærkede Manøvrering med Skibet, medens han kun havde én Mand til Hjælp, er Ros værd.

Disse to Mænd har ved deres resolute og behjertede Optraeden, hvorved et Menneskeliv frelstes, gjort den danske Sømandsstand Ære.

Reykjavik, 30. August 1909.

A. F. C. H a n s e n.

2den Styrmand i S/S. »Geir«.

Passeret Vragmast. Føreren af Damperen »Kursk«, Kaptajn P. G o m m e s e n, meddelelse, at han d. 2. ds. paa 60° 15' 5" N. Br. og 28° 15' Ø. Lgd. har passeret en svær Vragmast, som tilsyneladende var fast i Bunden og ragede c. 10 Fod over Vandet. (Ritz. Bur.)

Kaptajn O. Nielsen.



Søndag d. 5. ds. landsattes i Helsingør fem Mand af Besætningen fra Det forenede Dampskibs-Selskabs Damper »Lolland«, som den 1. ds. forliste i Nordsoen, hvorved desværre elleve Mand af Besætningen og iblandt disse Føreren, Kapt. O. Nielsen, samt en kvindelig Passager, fandt deres Død.

Kapt. Nielsen, der var født i Rørvig den 28. Jan. 1857, tog Styrmands-Eksamen paa Bogø 1882. Efter at have gjort en Rejse som Enestyrmand med Briggen »Bolette« af Odense, indtraadte han som Aspirant i Selskabets Tjeneste i 1883, forfremmedes til 2den Styrmand i S/S. »Storhelte« i Maj 1885 og til 1ste Styrmand i S/S. Knuthenborg« i Oktober 1893. Som Styrmand førte han i c. tre Maaneder S/S. »Morsø« og ansattes som Fører af S/S. »Olga« den 1. Juni 1904; efter at have ført dette Skib i ei Par Maaneder ansattes han som Fører af S/S. »Lolland«.

Han var en Mand af faa Ord, men stot og paalidelig og i høj Grad pligtopyldende, hvad der bedst bevises ved, at han ved Skibets Forlis blev paa sin Post til det sidste, lige indtil han med dette forsvandt i Bølgerne.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 35/1909, afsagt den 30. Juni 1909. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn paa Damperen »Kurland«s Vegne.

Den 8de Marts d. A. om Formiddagen grundstødte Damperen »Kurland« af Windau, paa Rejse derfra til Landskrona med c. 1,035 Tons Oljekager, paa Holmtungen Syd for Saltholm. Det var ret haard Kuling fra SØ. og Frost med sammenpakket Is i Sundet. Skibet, der maa-ler 896 Brutto Reg. Tons, søgte først at komme flot ved at kaste over Bord af Ladningen, og i Løbet af Dagen kastede Besætningen 30 Tons Bunkerkul og en Del af Ladningen over Bord. Ud paa Natten opgav man dog Forsøget og afsluttede Bjergningskontrakt med Svitzers Bjergningsentreprise, hvorefter Bjergningsdamperen »Valkyrien« tidlig om Morgenen den 9de begyndte at slæbe. Der var megen Skvalp og haard Strøm. Da Skibet stod fast, paabegyndte man, efter at det var bleven Dag, at kaste over Bord af Ladningen. I Løbet af Dagen kastedes c. 100 Tons af Ladningen over Bord. »Valkyrien« slæbte Dagen igennem dels fra Skibets Agterende, dels efter foretagne Dykkerundersøgelser, og efter at »Valkyrien« med sin Skrue havde fjernet en Del af den udkastede Last, der var ophobet omkring Skibet, fra Skibets For-ende. Kulingen steg efterhaanden til Storm, og den haarde Strøm vanskeliggjorde Arbejdet. Ved Aftenstid begyndte »Kurland« at løsnas af den noget stenede Grund og kom Kl. 9 Aften løs af denne; den tog dog gentagne Gange atter Grunden, inden den kom endelig flot Kl. 9 $\frac{3}{4}$ Aften. Næste Morgen afgik den under Ledsagelse af »Valkyrien« til Landskrona. Ved den foretagne Dykkerundersøgelser viste det sig, at Skibet kun havde faaet ubetydelige Beskadigelser.

Efter at den i Kontrakten indeholdte Voldgiftsbestem-else var bleven opsagt fra »Kurland«s Side, har Citan-terne, A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, under nærværende Sag paastaet Indstævnte, Firmaet Hecksher & Søn paa Damperen »Kurland«s Vegne, tilpligtet at be- tale Bjergløn efter Reittens Skøn med Renter.

De bjergede Værdier har udgjort for Ladningens Ved- kommende c. 104,000 Kr. og for Skibets c. 37,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder og navn- lig ogsaa under Hensyn til den forhaandenværende Fare for Drivis findes Bjerglønnen at kunne ansættes til 11,000 Kr., hvilket Beløb med Renter som paastaet vil være at tilkende Citanterne, medens Sagens Omkostninger hæves som indbefattet heri.

Officers Messages.

Natsignalering.

Fra en farende Dampskibsfører har vi modtaget føl- gende:

Det er ikke ualmindeligt at høre danske Skibsførere beklage sig over, at der ikke her til Lands vises Standen de samme Hensyn, som Ligestillede i Udlandet nyder godt af; og da det maa antages, at dette ikke er en Følge af Autoriteternes Antipati mod Søfarende men vist ofte ber- orer paa Ukendskab til de virkelige Forhold, saa skal jeg

hermed tillade mig at henlede rette Vedkommendes Op- mærksomhed paa følgende meget væsentlige Begunstigel- se: der tilbydes Skibsførere, som passerer L'loyds Signal- stationer.

Under ovennævnte Overskrift indeholder L'loyds Ka- lender følgende:

«Captains can have passages of their vessels repor- ted from Signal Stations to their wives or families at the cost of the telegram, if the report is telegraphed; or gratis if the report is sent by post. Captains who wish for such reports are requested to intimate to the Secretary of L'loyds the name and address of the person to whom the report is to be sent. It is a condition in such cases, that the information is for the use of the officers family only, and not for business purposes.»

L'loyds Signalstationer er ikke Statsejendom som de danske, men da begge Institutioner er oprettet i samme Hensigt og med samme Formaal, synes der med en vis Ret at kunne forudsættes, at danske Signalstationer maatte kunne vise Skibsførere samme Begunstigelse som L'loyds.

Fra en Del af L'loyds Signalstationer kan Dampere blive rapporteret om Natten ved at vise forskellige Ku- lører af Lys. Det er egentlig paafaldende, at det danske Signalvæsen ikke endnu har fulgt Eksemplet; det synes ellers ikke at være distanceret af Udlandet. Jo tidligere en saadan Forbedring kan indføres, desto bedre vil det selvfølgelig være; thi det er nu en meget stor Ulempe, at der i de lange Vinternætter ikke findes noget Middel ved de danske Kyster, hvorved Skibene kan blive rapporteret. Særlig vil det være af stor Betydning for Købmænd og Dampskibsredere i Kjøbenhavn at kunne faa Dampere fra Nordsoen rapporteret fra mindst én Station ved Skagerak.

Paa Grund af sin Beliggenhed har Hirtshals de bed- ste Belingelser som Station for Signalering om Natten.

P. Hedegaard.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Maanedscertepartier. Mærkelige Klausuler.

Under Henvi- sning til Foreningens tidligere Artikel under denne Overskrift (se Dansk Søfartstidende Nr. 65 d. A.), skal den advare Rederne imod et Maanedscerte- parti, som bruges af Firmaet W. H. Stoll & Co. Ltd. i Liverpool, og som ogsaa indeholder enkelte Klausuler, som Foreningen ikke kan indrede at have set tidligere. For det første stipulerer »break down«-Klausulen, at hvis Tidstabel overskrider 12 Timer, skal Hyren ophøre at dreje, indtil Skibet igen er i brugbar Stand til Befrag- ternes Disposition, medens det sædvanlige, som bekendt, er 24 Timer. Dernæst har det en saalydende Klausul: »Skulde Wincherne gaa i Stykker under Lastning eller Losning, skal Rederiet betale alle Ekstraudgifter, som paa- løber ved at engagere Assistance fra Land«; endvidere be- stemmes, at Rederiet skal skaffe Mænd til at styre Win- cherne baade Dag og Nat, uden at der samtidig bestem- mes noget om, hvem der skal betale for saadan Overar- bejdstid. Desuden findes der følgende Klausul: »Owners to paint funnel, charterers' colour, at their expence«, hvilken Klausul formodentlig ogsaa vil kunne lede til Stridigheder, idet det ikke med Tydelighed fremgaar, hvem der skal betale herfor. Det sædvanlige er jo, at Befrag-terne betaler Omkostningerne ved at sætte deres eget Mærke paa Skorstenen. Endvidere indeholder Certepar- tiet en Klausul, som bestemmer, at Rederiet skal levere Kosten til Toldbetjente, Lodser eller en hvilkensomhelst Repræsentant for Befragterne, ligeledes at Rederiet skal holde Befragterne skadesløs for enhver Fordring, som maatte fremsættes imod dem enten paa Grund af Koll-

sion. »breaking of gear« eller andet Ansvar, som kan gøres gældende mod dem som Maanedsbefragtere. Med Hensyn til denne sidste Klausul. saa anser Foreningen det for ei meget rimeligt Forlangende. at Maanedsbefragterne ikke vil løbe nogen Risiko for at blive holdt ansvarlige for Skade i Kollisionstilfælde samt i det Hele taget for Skade, som opstaar paa Grund af Fejl eller Forsømmelse fra Kaptajns eller Mandskabets Side, men dette synes at være saa selvfølgelig, at det ikke skulde være nødvendigt at indføre nogen speciel Klausul desangaaende i Certepartiet for at gardere sig herimod. Foreningen har iøvrigt i den senere Tid ogsaa ved andre Lejligheder hørt, at Maanedsbefragterne forlanger en saadan Klausul indført i Certepartiet, og Grunden hertil er vistnok den, at en Sag angaaende dette Spørgsmaal for en Tid siden har været indbragt for Domstolene i Amerika. Forholdet var her det, at Maanedsbefragterne havde sendt en Lods om Bord, som vistnok var i Maanedsbefragternes Tjeneste og altsaa ansat og betalt af dem, og der opstod saa en Kollision paa Grund af Fejl fra Lodsens Side. Spørgsmaalet var da, om Maanedsbefragterne eller Rederiet var ansvarlig for Lodsens Fejl. Selvfølgelig var Rederiet ansvarlig, hvilket Dommen ogsaa gik ud paa; thi selv om Befragterne havde ansat Lodsens, og Lodsens var i deres faste Tjeneste, saa udførte han dog Arbejdet i Skibets Tjeneste, fordi det jo er Rederiets Sag at navigere Skibet. For saa vidt Meningen med Klausulen alene er den at fastslaa, at Befragterne intet Ansvar skal have for Skade, som skyldes nogen, der er ansat i Rederiets Tjeneste, skulde den derfor være overflødig; men en saadan Klausul kan let misforstaas, idet Befragterne f. Eks. kan søge at fortolke den saaledes, at de intet Ansvar skal have for Skade, som tilføres Skibet ved Skødesløshed under Lastning eller Losning fra Arbejdsfolk, som er i deres Tjeneste, og efter Foreningens Mening bør den derfor helst ikke findes i Certepartiet.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Øsiersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles yderst daarligt, særlig er Bottenhavet næsten tomt for Sejlskibslaster med Undtagelse af Stav til Themsen, saa at Rederne ofte maa slutte for Ture, der ligger udenfor den almindelige Anbringelse. Kornlaster fra Danmark lader vente paa sig paa Grund af den sildige Høst, og det er usikkert, om der fremkommer noget af Betydning fra dette Land. Tyskland og Rusland har kun ganske enkelte Laster til lave Rater, særlig er Oljekagelaster meget indskrænket. Bottenhavet er som nævnt uden Interesse udover ganske enkelte Laster, hvorom der konkurreres stærkt. Vestsverig og Østnorge har faa eller ingen Laster, som lønner Transport. Udsigterne er saaledes ikke lyse, og Salg af Laster foregaar meget trevnt.

Returfragter Vest fra holder sig stabile, og nogen Mangel i den Part foreligger ikke. Foderstofflaster er færre, men Kulfragter er der egentlig ikke Mangel paa til de mindre Havne; Norge betaler op til £ 7 pr. Keel til Østlandet.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet for Tysklands Vedkommende nærmest uforandret; kun faa Ladninger kommer i Markedet og sluttet til ret lave Rater; saaledes noteres for Rug fra Rostock kun 3 M., Wismar 3½ M., Stralsund har ligeledes sluttet til 3½ M. og Danzig til 4 à 4½ M. Med Hensyn til Sverig, da har den delvise Afslutning af Generalstrejken desværre alligevel ikke medført den forventede Forandring til det bedre, idet de fleste Alladere er Medlemmer af den svenske Arbejdsgiverforening, som opretholder Lockouten, ligesom ikke alle Arbejdere, som kan arbejde, er gaaet i

Gang. Skibenes Besætninger maa derfor mange Steder bl. a. i Sundhavene, endnu hjælpe til med Arbejdet i Land baade ved Losning og ved Ladning. Der noteres ellers flere Stenlaster, særlig fra Sydsverig til Stettin, Stralsund, Rostock og Libau samt nogle Trælaster, saaledes til Flensborg 8 Øre, Assens 8 à 9 Øre, Rønne 7 Øre pr. Kbfld.

Danmark ligger vedblivende rolig; desværre ser det ikke godt ud med Byghøsten, som har taget megen Skade af den hyppige Regn.

Fra Sø og Land.

I Følge Meddelelse forløb de nu afsluttede Maskinisteksaminer saaledes: Til Maskinpasserprøven indstillede sig 9, hvoraf 6 bestod; til den almindelige Maskinisteksamen 66, hvoraf 51 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve indstillede sig i Maskinlagene 2, som begge bestod, i Hjelpefuglene 13, hvoraf 12 bestod, og i samtlige Fag 27, hvoraf 23 bestod.

Til Hovedprøvens Tillægsprøve i Elektroteknik indstillede sig 31, hvoraf 23 bestod.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Juli Maaned anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 4 amerikanske, 10 britiske, 2 hollandske, 2 tyske, 5 norske, 2 russiske, 2 svenske, ialt 27. Dampskibe: 5 amerikanske, 11 britiske, 1 fransk, 2 tyske, 1 italiensk, 1 japansk, 2 norske, 1 russisk, ialt 24. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 12, beskadiget af Ild 1, sunket 4, forladt 3, Kondemnation 7; for Dampskibene: Stranding 10, Kollision 3, beskadiget af Ild 2, sunket 1, Kondemnation 8.

Kjøbenhavn, 12. September. (Ritz. Bur.) Tremastet Skonnert »Cecilie«, Kaptajn Poulsen af Rudkjøbing, paa Rejse fra Abu til Perth, er, efter at have været paa Grund, i Løbet af Tilstand bleven indbugseret hertil, hvor der vil blive nodt til at losse og reparere, for den kan fortsætte sin Rejse.

Aalhørg, 11. September. (Ritz. Bur.) I Eftermiddag paasejlede Damperen »La Cœur«, tilhørende Hobroffjord Dampbaadsselskab, i Mariagerfjord Galeasen »Poul«, tilhørende Cementfabriken Dania. »Poul« sank i Løbet af et Par Minutter. Besætningen, to Mand, reddede sig over paa Damperen i sidste Øjeblik.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkedensersings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Eneste Specialitets-Værksted for Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, pass. Brunsbüttel 11./9. for London. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 4./9. — Algarve, Borries, ank. Hudiksvall 5./9. — Anglo Dane, Wienecke, ank. Arendal 12./9. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Dunkerque 9./9. — Antwerpen, Madsen, afg. Tunis 12./9. til Mala. — Arkansas, Petersen, ank. Belfast 10./9. — Arno, Strubberg, ank. Rouen 10./9. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 3./9. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Cadix 10./9. — Beira, Lange, ank. hertil 11./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 9./9. til Kristiansund. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Petersborg 12./9. — Christian IX, Holm, ank. London 7./9. — Dagmar, Bogvad, dokker her. — Dourno, Søberg, afg. Pillau 12./9. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 12./9. — Florida, Andersen, afg. Boston 8./9. til New York. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 13./9. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 12./9. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 12./9. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 7./9. — Hengest, Munk, pass. Brunsbüttel 12./9. for Petersborg. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 13./9. — I. C. Jacobsen, Jacobsen, pass. Gibraltar 12./9. for Havre. — Jolantha, Simonsen, afg. Riga 11./9. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 13./9. hertil. — Kentucky, Andresen, afg. herfra

10./9. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Livorno 12./9. — Kursk, Gommessen, afg. Riga 11./9. til Antwerpen. — Leopold 11, Rasmussen, afg. Libau 11./9. til Hull. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 7./9. — Louise, Kruse, ank. Nice 10./9. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 11./9. til New York. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, ank. Lissabon 12./9. — Moskø, Rasmussen, afg. herfra 11./9. til Riga. — Nicolai 11, Clausen Kaas, afg. herfra 10./9. til Antwerpen. — Nordjylland, Jacobus, afg. Petersborg 12./9. til Rotterdam. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 9./9. — Omsk, Harder, ank. Hull 9./9. — Oscar 11, Hempel, afg. Kristiansund 11./9. til New York. — Pennsylvanin, Gotsche, afg. Baltimore 10./9. til Glasgow. — Perm, Christensen, ank. Libau 9./9. — Pregel, Iversen, afg. Bordeaux 12./9. til La Rochelle. — Ribberhus, Bonnelykke, ank. hertil 13./9. — Saga, Wiberg, afg. herfra 12./9. til Riga. — Saxo, Gotthardt, ank. Antwerpen 2./9. — Seine, Damp, ank. Dunkerque 11./9. — Texas, Lissner, ank. Zarate 6./9. — Tiber, Bech, afg. herfra 7./9. til Marseille. — Tyr, Thanning, ank. hertil 12./9. — United States, ank. Kristiania 12./9. — Vendsyssel, Larsen, ank. hertil 13./9.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Hull 10./9. — Helga, Vaaben-Hauseu, afg. Sunderland 9./9. — Martha, Christensen, ank. Sundswall 24./8. — Elna, Katje, afg. Blyth 9./9. — Therese, Pedersen, afg. Tyne Doek 4./9. — Simone, Møller, ank. Archangel 8./9. — Jeanne, Løffer, ank. Neder Calix 7./9. — Vera, Riso, afg. Burntisland 8./9. — Daisy, Lagesen, ank. Hernosand 7./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Riga 10./9. — London, Bom, ank. Hull 11./9. — Paris, Tholander, afg. Rouen 9./9. til Methil. — Bryssel, Kaas, ank. Aarhus 11./9.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. West Hartlepool 11./9. til Pillau. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Blyth 10./9. til Swinemünde. — Roma, v. Thuu, ank. Petersborg 2./9.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Kjøbenhavn 11./9. — E. M. Dalgus, Møller, ank. Kiel 5./9. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Wiborg 11./9. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Alloo 10./9. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Swinemünde 12./9. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Uleåborg 11./9. — S. D. S. Adolph, Fenger, afg. Rotterdam 12./9. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Rouen 9./9. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Yxpila 8./9. — Ajax, Brorsen, ank. London 9./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kiel 13./9. — Haas Tavsen, Klaaborg, ank. Swinemünde 12./9. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Petersborg 7./9. — G. Koch, Jørgensen, pass. Kjøbenhavn 8./9. for nordg.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Neufahrwasser 13./9. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Grangemouth 12./9. — Hamlet, Sørensen, afg. Aalborg 11./9. — Helge, Olsen, ank. Grangemouth 7./9. — Rolf, Riise, afg. Newcastle 9./9. — Niels R. Fiisen, Olsen, afg. Newcastle 9./9.

Det danske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, pass. Port of Spain 17./8. for River Plate. — Michail Outehoukoff, Harboe, afg. Miramichi 3./9. til Browhead f. O. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 10./9. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Hull 3./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Manchester 10./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 8./9. til Dunkerque. — Pawel Andrejeff, Tannebek, er ank. til Sunderland. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Cardiff 5./9. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 6./9. Leith. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 8./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hungerburg 6./9. til Rotterdam. — Newa, Dahl, afg. Archangel 1./9. til Rotterdam.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Narva 6./9. til Ghent. — Brattingsborg, Suenson, ank. Archangel 5./9. — Flynderborg, Andersen, ank. Kronstadt 12./9. — Fredensborg, Fischer, afg. Jacobstad 11./9. til Tyne. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Narva 4./9. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Terneuzen 5./9. — Kronborg, Jensen, ank. Hamburg 5./9. — Rosenborg, Schultz, ank. Memel 11./9. — Skanderborg, Jensen, ank. Uleåborg 5./9. — Stegelborg, Lund, ank. Petersborg 7./9. — Stjerneborg, Lund, afg. Burntisland 11./9. til Kronstadt. — Soborg, Hansen, ank. Lübeck 10./9. — Uranienborg, Schmidt, afg. Hull 12./9. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldberg, Ørbeck, afg. Petersborg 9./9. til Ghent. — Klampenborg, Wiuther, ank. Rotterdam 10./9. — Marselisborg, Larsen, ank. Huelva 10./9. — Silkeborg, Pedersen, afg. Hungerburg 12./9. til West Hartlepool. — Skodsborg, Agerlin, afg. Huelva 1./9. til Königsberg. — Tuborg, Schmidt, ank. Stettin 6./9. — Ulfborg, Møllerup, ank. Cardiff 8./9. — Vordingborg, Palsbo, ank. Lovisa 5./9.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Kronstadt 12./9. — Dansborg, Kühl, ank. Hungerburg 30./8. — Jægersborg, Larsen, afg. Tyne 8./9. til Libau. — Kallundborg, Nielsen, ank. Sunderland 6./9. — Taarnborg, Matzen, afg. Libau 8./9. til Ghent.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Riga 10./9.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Kronstadt 12./9.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Santander 11./9. til Herrewick.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Methil 11./9. til Odense. — Peter Mærsk, Børgesen, afg. Petersborg 12./9. til Rotterdam.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Libau 9./9. til Rotterdam.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Tyne 8./9.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 1./9. til Hongkong. — Cathay, Kruse, ank. Kobe 10./9. — Indien, Berg, afg. Singapore 10./9. til Suez. — Siam, Cortsen, afg. Port Suid 7./9. til Glasgow. — Panga, Knudsen, afg. Norre Sundby 10./9. til Middleborough. — Samui, Licht, afg. Suez 3./9. til Colombo. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Bangkok 31./8. — Bandon, Thomsen, afg. Sabang 23./8. til Suez. — Cambodia, Christensen, ank. Alcoa Bay 10./9.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. London 9./9. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 27./8. til Paramaribo.

Æra. Eriending, Nielsen, ank. Antwerpen 11./9.

Alfred Christensen. Ekliptika, Heumingsen, ank. Reval 7./9. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Kronstadt 26./8. — Urania, Clausen, ank. Kjøbenhavn 11./9. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Petersborg 9./9. — England, Andersen, afg. Karrebæksminde 10./9. — Holland, Poulsen, afg. Alloo 10./9. — Rusland, Madsen, afg. Libau 10./9. — Annette Furness, Larsen, ank. Loudou 4./9. — Europa, Hansen, ank. Riga 1./9. — Tyskland, Danstrup, pass. Hirtshals 10./9. for Swinemünde. — Dronning Olga, Petersen, ank. Kronstadt 9./9.

Torm. Sara, Sonnichsen, afg. Kiel 10./9. — Helene, Sørensen, ank. London 9./9. — Agnete, Petersen, afg. Riga 10./9. — Hermia, Hansen, ank. Tyne 11./9. — Alice, Schultz, afg. Randers 10./9.

From. Austa, Bagger, ank. Lübeck 8./9. — Vera, Thing, ank. Libau 5./9. — Freja, Nielsen, ank. Danzig 10./9.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Kjøbenhavn 11./9. til Raumo. — Skinfæ, Vilandt, afg. Ghent 10./9. til Leith. — Rimfæ, Faber, ank. Lappvik 11./9. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Leith 10./9.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Rouen 11./9. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Ostende 3./9. — Ove Gjedde, Jans, ank. Neufahrwasser 6./9.

Sejlskibe.

Æra. Kianna, Christensen, ank. Treport 9./9. — Johanne, Østermann, ank. Gøteborg 9./9. — Ino, Weber, ank. Gøteborg 9./9. — Hosanna, Raahauge, ank. Frederiksstad 9./9. — I. Kofoed, Andersen, ank. Gøteborg 9./9. — Aerial, Christensen, ank. Kragerø 10./9. — Valborg, Johansen, ank. Gøteborg 10./9. — Apollo, Albertsen, ank. Danzig 10./9. — Norma, Christensen, ank. Richibucto 9./9. — Vera, Clausen, ank. Svendborg 10./9. — Argo, Clausen, ank. Vasa 8./9. — Mars, Stegmann, ank. Peterhead 9./9. — Neptun, Jensen, ank. Svendborg 10./9. — Gerda, Jensen, ank. Egehoved 10./9. p. R. t. Aalborg. — Pampa, Svendsen, ank. Egehoved 10./9. p. R. t. Hamburg. — Vega, Hansen, ank. London 10./9. — Anne, Schmidt, ank. Grimstad 10./9. — S. L. Weber, Hansen, ank. Wismar 10./9. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Stubbekjøbing 10./9. — Arietis, Andersen, ank. Aberdeen 11./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 14. September 1909. — Kaptaju O. Nielsen. — Sø- og Handelsretsdomme. — Officers Messages. — Af Nordisk Skibsfederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1786. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
 anbefaler sig med sit til Faget behørende
Roel og billig Betjening garanteres.

Water clerk!

Som saadan kan en energisk
Mand faa Plads i en større
Søkøbstad. Billet, mrk.: „382“,
bedes indlagt paa dette Blads
Kontor.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasse Kød anvendes;

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

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.

Randers. Chr. Laursen, thv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.



faas hos de fleste af Landets

Skibs- og Provianteringshandlere

Jacob Holm,
Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugsringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE

ESTABLISHED 1856
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN
Telegraphic Address: HOPPE

St. Petersburg
Tlf.: „Hansenco“

F. Hansen & Co.

Licensød

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen. Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincolin. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,
Skibsmæglere & Speditorer.
Etabl. 1881.
Kotka, Finland.
Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.
Lager af Bunkerkuh.

Axel Holmström,
Helsingfors (Finland)
Skibsmægler
Telegr.-Adr.: „Holmström“,
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1831.
Telef. Nr. 60. Telegr. amdr. Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkuh m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søger).

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre. Kæder etc.

C. HANSEN,
Sjörtler og Metalstøber.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

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.

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Frederik Hansen
Skibe.
Skibsproviantering.

„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.

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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. BUCHHAGEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 71.

Kjøbenhavn, Fredag den 17. September 1909.

16. 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
 Davls Farver — Bitumen Paint
 Slænger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wire rope
 Redningskrandse og Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløve, Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Julius F. Schierbeck

 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
 Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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 • •	

**Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
 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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
 og
Narva (Hungerburg)
 (Rusland)

Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

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.

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.

Berg & Larsen
forben Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.
**Hud- og
Kønssygdomme,**
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Treffes 12—2, 8—9 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
Københ. C. Telf. H. 1728.

 **Public Auction.**
Tuesday 5. October 1909,
2.30 p. m. in the „Poolsch
Koffiehuus“ Beursplein, Rot-
terdam of the Seagoing Screw-
steamer „Telegraaf V“,
352 tons d. w. on 8' 9", 235
gross-130 nett. reg. tons. Built
of steel 1901. 162' 1" x 22' 5"
x 9' 10". Steamwinch and
steamcrane. Comp. surt. cond.
250 I. H. P. Boiler 968 sq. ft.
heat. surt. 125 lbs. work. press.
Daily inspectable at Rotterdam
MARTINI BUIJS,
Sworn Broker for the sale, pur-
chase and construction of
steamers and ships.
WIJNSTRAAT 68. ROTTERDAM.

Water clerk!
Som saadan kan en energisk
Mand faa Plads i en større
Søkøbstad. Billet, mrk.: „362“,
bedes indlagt paa dette Blads
Kontor.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. YANIA

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.
Fartejer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedle.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Sømandshøjskolen
i Svendborg.
Kursus Novbr.—April saa-
vel for Befarne som for Be-
gyndere. 30 Kr. maanedlig
for Ophold og Undervisning.
Nærmere ved Henvendelse til
Vilh. Rasch,
Forstander.

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 assures ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler
i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

En yngre Mand, som tidligere
har været i Skibsmægler-
forretning, eller en yngre
Skibstører, ikke ukyndig i
Tysk og Engelsk kan faa Plads
i en Skibsmæglerforretning i
Jylland. Løn 1500 Kr. Billet,
mrk.: „B. S.“, indlægges paa
Bladets Kontor.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
 anbefaler sig med alt til Føget bekvemhed
Reel og billig Betjening garanteres.

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, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.
Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.
Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42.

Aalborg
A. Brøndum & Søn **Akvavitter.**

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.
Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleumsmotorer.

Kjøbenhavn, d. 17. September 1909.

I Tilknytning til den Artikel, vi i sidste Nummer bragte om »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie«, gengiver vi nedenstaaende Skrivelse fra Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart:

I den under 23. Juli d. A. udsendte Meddelelse til danske Rederier angaaende Gennemførelsen af Bestemmelserne i midlertidig Lov Nr. 114 af 14. Maj d. A. om Skibes Dybgaende og Lastelinie gives i Meddelelsens sidste Stykke Regler for de Skibe, som allerede er forsynet med »Board of Trades« Lasteliniecertifikat.

Efter dertil foreliggende Anledning har Ministeriet for Handel og Søfart under 11. ds. meddelt Repræsentationen, at man ved det nævnte Udtryk: »Board of Trades« Lasteliniecertifikat forstaaer saavel Certifikater, der er udstedt af »Board of Trade«, som Certifikater udstedt af Klassifikationsselskaber, der i saa Henseende er anerkendt af »Board of Trade«.

Fornylig er der i Følge »Norg. Sjøfartstid.« overbragt Generalkonsul Thorsen i Kronstadt en Takadresse, undertegnet af 40 norske, svenske, danske, tyske, engelske, hollandske og finske Skibsførere. Den er saalydende:

»Hr. Generalkonsul Thorsen,
Kronstadt.

Undertegnede Førere af Dampskibe, liggende under Losning og Lastning hersteds, føler Trang til at udtale vor Erkendtlighed for, hvad De har gjort til Forbedring af de fortvivlede Arbejdsforhold, der nu hersker her i Havnen.

Vi er vel vidende om, at De, og kun De, trods Risikoen af at paadrage Dem Ubehageligheder fra Militærmyndighedernes Side, har gjort Deres yderste for at bedre Skihenes Ekspedition.

At dette ikke er lykkedes ligger udenfor Deres Kontrol.

Derimod véd vi, at Deres Forsøg har bragt Dem mange og store Ubehageligheder.

Derfor har vi, som ovenfor nævnt, villet udtale vor Tak for Deres Arbejde i vore Fartøjers og dermed ogsaa i hele Skibsfartens Interesse.

Kronstadt, i August 1909.«

Skibsbaade af Staal. Det bliver mere og mere almindeligt, at man i Udlandet anskaffer Skibsbaade af Staal. Der er dog endnu en Del Meningsforskel om, hvorvidt Staalbaaden er at foretrække for Træbaaden.

Træbaaden har den Fordel, bortset fra den billigere Pris, at den med Lethed lader sig reparere af Skibstømmermanden. Men dermed er ogsaa i det væsentlige dens Fordele udtømt, skriver »Norg. Sjøfartst.«

Staalbaaden er ganske vist vanskeligere at reparere, dersom den bliver beskadiget, men saa skal der ogsaa meget til, at den kan faa saa megen Skade, at den bliver ubrugelig.

Det er utroligt, hvad der skal til for at havarere en Staalbaad. Det er meget almindeligt, at en Træbaad under eller efter Nedfiringen i svar Sø bliver knust mod Skibssiden. En Staalbaad kan klappe temmelig kraftigt mod Siden uden at tage Skade; den afbøder ved sin Fjedring. I værste Fald kan den slaas noget skæv, men er lige fuldt læt og flydedygtig.

Der er endog Eksempler paa, at en Staalbaad af Søen er revet løs fra sine Davidder og kastet mod Winchens fremstaaende Kanter uden at faa Huller, men kun større eller mindre Buler, som vel har mindsket dens Rum- og Flydeevne, men som dog ikke har gjort den helt usedygtig.

En stor Fordel ved Staalbaaden er det, at den ikke kan brænde. Der er mange sørgelige Eksempler paa, at ved pludselig opstaaede Ildebrande om Bord er Træbaadene blevet antændt og ødelagt, før man har kunnet faa dem i Søen.

En anden Ulempe ved Træbaaden, særlig i de solrige Farvande, er, at den saa let bliver utæt og lækker som et Sold, naar man sætter den i Vandet. Da Baadbroen ofte er i Nærheden af Skorstenen, gør Varmen fra denne ogsaa sit til, at Baaden bliver utæt. Selv flittige Baadmanøvrer kan ikke forhindre det, og at holde Vand i Baaden for at hindre Utæthed kræver meget Arbejde og Paapasselighed. Derfor ser man, at særlig Rutedampskibe, der gaar paa de varme Lande, foretrækker Staalbaaden. Denne maa rigtignok passes for ikke at ruste i Bunden af Regnvand. Men god Mønjemaling, Eftersyn og Rengøring kan forhindre dette.

Staalbaadene var tidligere klinket sammen af Plader paa samme Maade som Skibene. Men i den nyere Tid forfærdiges saakaldte sømløse Baade, bestaaende af to svære Plader, som ved Presning i en hydraulisk Maskine har faaet den nødvendige Baadsideform, og som derefter kun er klinket til Kølen og Stevnene. De er adskillig lettere end de gamle Klinkbaade og ligesaa lette som Træbaade af samme Størrelse.

Konstruktører af sømløse Baade er The Seamless Steel Boat Co., Wakefield; Leitch & McCallum, Renfrew, og Mechan & Sons, Whiteinch.

Vi har modtaget følgende:

I en Anmeldelse af »Praktisk Navigation« i Dansk Søfartstidende af 7. ds., forekommer følgende Passus: »I Modsætning hertil skal anføres, at en saa sammentrængt Bog ikke behøver en Sætning af følgende Art (Pag. 56): »Forskellen findes ved at sætte det mindste Tal under det største og subtrahere.« Det ser her ud, som om Anmelderen har været af den Anskuelse, at Forfatteren har ment det nødvendigt at give Anvisning paa almindelig Subtraktion, og Bladets Læsere maa af den løsrevne Sætning faa samme Indtryk. Jeg mener derfor, der kunde være nogen Anledning til at henlede Opmærksomheden paa, at ovenstaaende Sætning, der omhandler Sammenkobling, i Bogen umiddelbart er efterfulgt af følgende: »Navnet paa den forandrede Bredde og Afvigningen fremgaar da ligefrem af den paagældende Rubriks Navn.«

Th. P. Funder.

Skoleskibet »Viking« er afgaaet fra Falmouth til Dublin. Alt vel om Bord. Skibets Adresse er: Dansk Konsulat, Dublin, Irland.

The Baltic and White Sea Conference.

En Ven af Dansk Søfartstidende, der deltog i Konferencens Aarsmøde, har med en Velvilje, for hvilken vi beder ham modtage vor bedste Tak, overladt os nedenstaaende Beretning om Mødets Forløb.

The Baltic and White Sea Conference afholdt sit Aarsmøde i Scheveningen ved Haag i Dagene fra 8. til 10. September. Trods den fremrykkede Aarstid var Mødet besøgt af adskillige interesserede Medlemmer. Det aabnedes af Præsidenten, Hr. Lars Krogius fra Helsingfors, i hvem Kongressen har en baade dygtig og sympatisk Præsident. Af hans Aabningstale gengiver vi her i Oversættelse Hovedpunkterne:

Paa Konferencens og dens Bestyrelses Vegne har jeg den Fornøjelse og Ære at byde hjertelig velkommen til dette Møde. Jeg vil ikke forsynde mig imod Forretningsudvalgets eller vor Bestyrelses Rettigheder ved at give en fuldstændig Beretning om vor Konferencens Fremgang og Foretagender siden det sidste almindelige Møde, som snart vil blive dem forelagt, men jeg finder det ønskeligt kort at omtale de Sager, som var Genstand for vore Overvejelser og Bestemmelser paa Mødet i Kjøbenhavn i Februar Maaned i Aar.

Vor Bestyrelse havde den Gang en meget lang Underhandling med Repræsentanter for tyske, særlig Swinemünde-Kulhandlere om Forstaaelsen af Mægler-Klausulen i vort Baltcon-Certeparti, hvilken Klausul ikke var blevet opfattet af dem i den Aand, som vi mente at have faaet saa tydeligt et Udtryk for ved Mødet i Stockholm. Bestyrelsen kom imidlertid sluttelig til en Forstaaelse med de tyske Købmænd, og en Overenskomst blev undertegnet, hvis Indhold var det, at med Hensyn til Antagelse af Mæglere i Lossehavnene maa Rederne altid have frie Hænder. Gennem vore Cirkulærer og af egen Erfaring er vore ærede Medlemmer vist alle paa det rene med, at denne Overenskomst ikke er blevet overholdt af Købmændene, som har holdt paa, at vore Dampere skal klarere ved dem eller deres Mæglere. Omstændighederne og Tiderne har givet Købmændene Overtaget og uheldigvis svækket vor Beslutning. Jeg er bange for, at det næste Skridt, som bliver nødvendigt for os for at gennemføre denne Bestemmelse, maa blive at etablere vort eget Kontor eller Agenter i én eller flere af de vigtigste, tyske Havne. Med Hensyn til Omkostningerne ved Kullosning i disse Havne har der ogsaa været Utilfredshed i denne Sæson, og da Tilstanden fremdeles er utilfredsstillende, vil det blive nødvendigt at varetage Redernes Interesser.

Med Hensyn til Mødet i Februar vil jeg minde om den vigtige og vidtrækkende Forandring i vore Love, som da blev vedtaget, og om Omdannelsen af den saakaldte Kjøbenhavns Komite til et Forretningsudvalg, med Medlemmer ogsaa udenfor Danmark. Jeg mener, at vi kan sige, at denne Foranstaltning har haft en meget heldig Indflydelse paa vor Forening. I Forbindelse hermed vil jeg nævne Optagelsen af Mæglere som ikke-stemmeberettigede Medlemmer af vor Forening og benytte Lejligheden til at byde dem af disse, som er her til Stede, velkommen, med Ønsket om et godt Samarbejde i fælles Interesse.

Det nærværende Møde vil komme til at beskæftige sig med adskillige vigtige Sager, som er af betydelig Interesse for Skibsredere, deriblandt visse Klausuler i vore Certepartier, som jeg haaber, at det vil lykkes os at udforme. Jeg mener, at Generalstrejken i Sverig vil retfærdiggøre en hurtig Indførelse af en sund Beskyttelses-Bestemmelse i vore Certepartier. Muligvis kunde der være Anledning til at overveje Betimeligheden af en international Sammenslutning til Beskyttelse af Skibsredernes Interesser under en Generalstrejke.

Et andet Spørgsmaal, som det vil være af Betydning for os at oplage i en nær Fremtid, er Spørgsmaalet om en international Lastelinie. Dette Spørgsmaal staar nu paa Dagsordenen næsten i alle Lande, og jeg mener, at en Forening, der, som vor, tæller fremragende Repræsentanter for saa mange Nationer, maa være det rette Forum til at behandle en Sag af saa stor Betydning for Skibsfarten. Det er visselig vor Pligt i egen Interesse at arbejde for Indførelsen af rette og tydelige Bestemmelser i alt, hvad der berører Skibsfarten; men vi Skibsredere kan ikke leve udelukkende af heldige Bestemmelser alene. Vi behøver ogsaa gode Fragter for at dække vore Udgifter og give os et Vederlag for vort strænge Arbejde. Da vi var samlet i Stockholm, var det den almindelige Mening, at de gode Tider stod for Døren, og i Kjøbenhavn i Februar nærede vi det samme Haab, der desværre er blevet skuffet ved en Række

uheldige Begivenheder. Jeg skal nævne langvarig Vinter, usædvanligt Lavvande i de svenske og finske Floder og Søer, hvad der har hæmmet Træudførslen, Koleræen i Rusland, samt Knaphed paa Korn i flere af de kornproducerende Lande. Saa kommer Kulmine-Strejken i Skotland med Trusel om Generalstrejke i England, der voldte megen Forstyrrelse i Kulforretningen, og til Slut har vi nu i over en Maaned lidt under et af de dumme Foretagender, som kan tænkes, nemlig Generalstrejken i Sverig, der er udbrudt, ligesom der begyndte at vise sig Tegn paa Bedring i Østersøfragterne.

Jeg skal henlede Opmærksomheden paa endnu en uheldig Omstændighed nemlig, Nedgangen i Skibenes Værdi, baade de ny og de gamles, hvilket forleder uerfarne Folk til at starte ny Foretagender og til at slutte Fragter til yderligere reducerede Rater i den fejlagtige Forestilling, at Nøglen til Fortjenesten især beror paa Størrelsen af den Kapital, som er anvendt til Tonnagen.

Hvis alle disse Uheld ikke var stødt sammen, saa havde Depressionen ikke været saa stor, og den naturlige Forøgelse af Verdenstrafiken vilde have kontraballanceret Fragtmarkedets lave Stand. En betydelig Del af Depressionen maa tilskrives den store Usikkerhed og de Vanskeligheder og Besværligheder, som forarsages af de evindelige socialistiske Forstyrrelser. Men hvor længe skal vi vente paa bedre Tider, og kan vi ikke foretage effektive Skridt for at forhindre, at Horsemer dør, medens Græsset gror? Vi maa tilstaa, at vi er uundgaeligt underkastet Lovene for Tilbud og Efterspørgsel, og hvis vi ønsker at paaskynde Fremkomsten af bedre Tider for Fragtmarkedet, saa findes der intel andet Middel end at regulere Tilbudet af Tonnage. Vi maa reducere Anvendelsen af den eksisterende Tonnage ved at lægge Skibene op i det Forhold, som kræves. Dette Princip blev allerede gjort gældende af vort ærede Medlem M'Carthy i Februar Maaned, men hans Plan var maaske for indviklet og kæmpemæssig og derfor uhensigtsmæssig. Der kræves først og fremmest en god Vilje og frivillig Handling, hvad enten der kan opnaas Erstatning eller ikke ved at realisere Planen. Jeg er overbevist om, at De alle er enige om, at dette er den rette Vej. Lad os derfor vise Enighed og Styrke til at handle efter denne Overbevisning, saa skal vi snart komme til at mærke den heldige Indflydelse deraf.

Aarsberetningen og Regnskabet, som oplæstes af Foreningens Bestyrer, Hr. J. F. Myhre, gav ikke Anledning til nogen Bemærkning af Betydning. Der er indmeldt ialt 2,798,452 Tons Register, men heraf er det kun den Flaade, som deltager i Fart paa Østersøen og Hvidehavet, som betaler Kontingent; denne Flaades Størrelse beløb sig til 1,281,419 Tons Register (Brutto). Regnskabet balancerede med £ 4747.10.0. Beholdningen ved Regnskabsaarets Afslutning udgør £ 1566.2.10.

Den første Sag paa Dagsordenen, som gav Anledning til nogen Diskussion var Spørgsmaalet om Losseprisen for Kul under Baltcon Certepartiet. Bestyrer Jantzen, der efter Indbydelse mødte som Repræsentant for Nordisk Skibsrederforening, hævdede, at »current price« skulde indbefatte alle Udgifter ved at bringe Ladningen »free alongside«, heri inkluderet Styrtpege. Der udviklede sig en længere Diskussion herom.

Fosfatcertepartiet (Milobalt Certepartiet) fremlagdes i en noget ændret Form. Da denne dels befandtes tilfredsstillende, besluttede man, at Konferencens Navn skulde stryges af Certepartiet.

I det af Konferencen udarbejdede Tidscerteparti, det saakaldte Balttime charter, blev der vedtaget enkelte Ændringer, som viser, hvor magtpaaliggende det er for Konferencen at tage alt skyldigt Hensyn til Befragternes rimelige Krav. Det blev saaledes vedtaget,

at Befragterne ikke skulde have Ansvar for Skade paa Skibet forarsaget ved nogle af de Aarsager, der nævnes i Act of God Klausulen, en Ændring som uden Tvivl er foranlediget ved den af Nordisk Skibsrederforening nylig ved Rigsretten i Leipzig vundne Sag, hvorved en Maanedsbefragter blev dømt til at betale omtrent en halv Million Kroner i Erstatning for Skade forvoldt Skibet ved en Lossearbejders uforsigtige Omgang med Lys. Egeledes strøg man med god Grund, af Hensyn til Befragterne, Bestemmelsen om, at ethvert Konnossement skulde indeholde den fulde Negligence Klausul, som findes i Ballimecertepartiet.

Af de andre Sager paa Dagsordenen fortjener at nævnes Hr. Wingårdhs Oplysninger angaaende den russiske Adressekommission m. m. Det var ikke vanskeligt at faa vedtaget en Resolution mod dens Afskaffelse, men det tør befygtes, som ogsaa paapeget af flere Talere, saaledes Hr. Poskitt fra Riga og Hr. Elatsraad Bornholdt, at det vil blive adskillig vanskeligere at faa gennemført nogen Reform paa dette Omraade.

Præsidenten, Hr. Lars Krogius, gav en Del Oplysninger af megen Interesse angaaende lokale Kutymer paa svenske og navnlig finske Lastpladser, disse Kutymer fordres gennemført af Afskiberne, selv om de er i direkte Modstrid mod Certepartiet. Man vedtog følgende Resolution:

»Konferencens Medlemmer beslutter ikke at anerkende disse Regler (Kutymer), naar de ikke falder sammen med Certepartiet. Naar imidlertid et almindeligt Trælastcerteparti bliver vedtaget, bør Konferencen saa langt som muligt tage Hensyn til Afskibernes Ønsker, saaledes som de fremgaar af de lokale Kutymer, samt eventuelt opfordre Repræsentanter for Afskiberne til at diskutere og sammen med Rederne formulere saadanne Klausuler i det paatænkte Trælastcerteparti, at der bliver Enighed mellem Afskibere og Redere, saa at man undgaar Nødvendigheden af særskilte af Afskiberne vedtagne Regler.«

Det Trælastcerteparti, som der sigtes til i denne Resolution, og som synes at skulle remplacere de nu brugelige Former, er endnu ikke udarbejdet.

Spørgsmaalet om de spekulerende Mæglere indlededes af Hr. Mail, som med megen Veltalenhed blev støttet af Hr. D. S. Meier (fra Kristiania) og Hr. Poskitt, der i meget stærke Udtryk drog tilfælts mod de spekulerende Mæglere. Talerne afbrødes flere Gange af Jubel og stærkt Bifald, naar de havde fundet et særligt rammende Udtryk for de Følelser, der besjæler Konferencens Medlemmer overfor de spelulerende Mæglere. Man vedtog enstemmig følgende Resolution:

»Konferencens Medlemmer, samlede til Møde i Haag, beslutter, at de, saa vidt det ligger i deres Magt, alene vil benytte de i Konferencen indmeldte Mæglere til at slutte deres Fragter, og at de vil belinge sig, at ingen Laster, som er overtaget af Spekulanter, maa slutes for deres Regning, ligesom man opfordrer alle ikke-til-Stede værende Medlemmer til loyalt at støtte denne Resolution.«

Efter Konferencen afholdtes Banket i Hotel Kurhaus, til hvilken var indbudt en Del stedlige Autoriteter. Om Lørdagen havde den hollandske Rederforening arrangeret en Selskabstur pr. Damper op ad Floden. Den foretoges i det herligste Vejr og i bedste Stemning og vil for alle Deltagerne staa som en uforglemmelig Afslutning paa disse Konferencedage.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 45/1909, afsagt den 30. Juni 1909. A/S. Em. Z. Svitizers Bjergningsentreprise

mod Firmaet Jansen & Co. paa Dampskibet »Viking«s Vegne.

Paa Rejse fra Marseille til Nyborg med en Ladning, bestaaende af 624,750 Kilogram Oljekager, grundstødte Dampskibet »Viking« af Haugesund den 7. Marts d. A. Kl. 8 $\frac{3}{4}$ Em. ved Dovns Klint paa Sydspidsen af Langeland. Skibet var Kl. 7 om Morgenen blevet siddende fast i Isen og var med denne dreven rundt om Pynten ved Fyret til ud for Dovns Klint, hvor det tog Grunden paa 12' Vand. Ved Grundstødningen skruede Isen saa stærkt op, at Skibet kæntrede ned til Lønningen Styrbord over, men efterhaanden som Isen bundsalle, hørte Skruningerne op, saa Skibet alter kom til at ligge vandret. Skibets Dybgaende var før Grundstødningen c. 13' for og 13' 9" agter. Det kom til at staa med Agterenden mod Land og Stævnen i SV. $\frac{1}{4}$ S. Bunden var Sand og Sten, Vinden tiltagende ØSØ. Det var ikke muligt at udføre Varp for at søge alter at komme af Grunden. Den 8. Kl. 6 Em. kom Em. Z. Svitizers Bjergningsdamperne »Helsingør« og »Svava« til Strandingsstedei: men da Isforholdene gjorde det umuligt at faa Forbindelse med »Viking«, ankrede Bjergningsdamperne op for Natten ved Bagenkop paa Vesttiden af Langeland.

Næste Dags Formiddag sluttede Bjergningsdampernes Førere Bjergningskontrakt paa sædvanlige Belingelser med »Viking«s Kaptajn. Kl. 11 Fm. kom begge Bjergningsdamperne til Stede med Bagenkop Bjergelav og et Par Motorbaade paa Slæb. Ved disses Hjælp bragtes Slæbere fra begge Slæbedamperne om Bord i »Viking«. Vejrforholdene var nu forsaavidt blevet betydelig bedre, som den faste Is havde løsnat sig fra Skibets Sider, men der havde rejst sig nogen Sø, og »Viking« huggede i Grunden. Efter en Slæbning, som efter hvad der maa antages, har været henved en halv Time, lykkedes det at faa »Viking« flot, hvorefter den af »Helsingør« bugseredes ind til Korsør, der naaedes Kl. 5 $\frac{1}{4}$ Em. Ved Dykkerundersøgelse i Korsør fandtes kun mindre væsentlige Bundskader.

Efter at den i Bjergningskontrakten indeholdte Voldgiftsbestemmelse var bleven opsagt, har nu Citanterne, A/S. Em. Z. Svitizers Bjergningsentreprise, under nærværende Sag paastaet de Indstævnte, Firmaet Jansen & Co., paa Dampskibet »Viking«s Vegne tilpligtet at betale Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter. Begge Parter paa-staar sig tillagt Sagens Omkostninger.

Hvad de bjergede Værdier angaar, er Ladningen ansat til 71,275 Kr. og Fragten til 5,178 Kr. Om Skibets Værdi er der Uenighed. Ved en foreløbig Besigtelse i Korsør blev Skibet vurderet til 44,000 Kr. I Anledning af dets Reparation paa Hjemstedet blev det senere dér ansat til kun 38,000 Kr. Til denne sidste Vurdering kan der blandt andet paa Grund af, at Citanterne ikke var indvarslet, ikke tages videre Hensyn under nærværende Sag.

»Helsingør« og »Svava« er vurderet til henholdsvis 100,000 og 169,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder foruden de nævnte Værdier »Viking«s Stilling paa en til en vis Grad udsat Kyst, og de navnlig paa Grund af Isen vanskelige Forhold, hvorunder Bjergningen fandt Sted, findes en Bjergeløn af 12,000 Kr. at kunne være passende, saaledes at dette Beløb med Renter som paa-staaet findes at kunne tilkendes Citanterne, medens Sagens Omkostninger vil være at hæve som indbefattet i dette Beløb.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Hr. Pedro Llorca i Alicante.

Et norsk Dampskib bragte i Oktober Maaned 1907 en Ladning Trælast og Bomuld fra Savannah til Alicante

under et Certeparti, som bestemte, at Skibet paa Lossestedet skulde benytte Befragternes Agent, og Kaplajnen havde Ordre til at benytte Hr. Pedro Llorca. Da en Tid var hængaet, efter at Skibet var udlosset, uden at Rederiet fik Opgørelse og Remisse for Fragtbalancen fra Hr. Llorca, telegraferedes der til ham med Forespørgsel desangaaende, og herpaa indløb Telegramsvar »Remitted«, men nogen Remisse modtog Rederen fremdeles ikke, hvorfor Foreningen i December 1907 fik Anmodning om at tage sig af Sagen og inkassere den eventuelle Fragtbalance. Dette var i December 1907, men først i April 1909 lykkedes det Foreningen, efter store Omkostninger og med værdifuld Bistand bl. a. af Hr. Konsul Kloumann i Barcelona, at fremvinge endelig Opgørelse og Remisse fra Hr. Llorca. Dette er et nyt Bexis paa, hvad Rederne kan blive udsat for, naar de har maattet fraskrive sig Ret til selv at bestemme, hvem der skal udføre Skibets Forretninger.

Fragtmarkedet.

Atter er et Par Uger forløbet, idet vor sidste Beretning var for 14 Dage siden, og der er i den mellemliggende Periode ikke indtraadt nogen Bedring i et eneste af de ledende hjemgaende Markeder. Der kan hist og her for en enkelt Dag eller to gøre sig en fastere Tendens gældende, men hidtil er alle Tilløb til en Bedring hurtigt bleven stoppet formedelst liberale Udbud af Tonnage, og saaledes som Forholdene nu ligger, er saa at sige alle Markeder præget af en ualmindelig Flovhed og Træghed, naar Sæsonen lages i Betragtning. Paa den anden Side er der dog ingen Grund til helt at opgive Haabet om at se højere Fragter i Løbet af Efteraaret, thi saavel Sortehavet etc. som Østen og Nordamerika kan godt en skønne Dag møde op med et forøget Begær efter Tonnage, og kommer det blot nogenlunde samtidigt, skal Rederne nok vide at udnytte Chancerne. Navnlig Sortehavet og Østen tør man nok knytte Forhaabning til endnu, da Høsten er sen, og der hidtil kun har været sluttet forholdsvis lidt, men hvorvidt Nordamerika vil bringe Tramprederne nogen Trøst er mere tvivlsomt, idet de regelmæssige Rutebaade opsluger det meste af den Last, der kommer frem. Hvad Kulfragterne angaar, da har de bedret sig noget til Middelhavet (gennemgaaende c. 6 d. pr. Ton til de vigtigere Havne som Genua, Port Said, etc.), ligeledes for prompt Lastning til La Plata, hvorimod de til Østersøen ligger temmelig uforandret.

Det østlige Marked er stille, Calcutta betalte 20/ for Jute til Dundee, og fra Madras Kysten betaltes 23/ for Palmekærner. Bombay og Kurrachi forholder sig endnu ganske passivt. Australien har taget adskillige Dampere, og der betaltes bl. a. 25/ for Erts fra Port Pirie til Antwerpen, 24/ à 25/6 for Korn til U. K. eller Kontinentet.

Sortehavet etc. har igen skuffet, men der synes nu at skulle komme større Tilførsler. Imidlertid betaltes fra Odessa eller Nikalajeff 7/6 à 7/9 med Anlægning til udsøgt Havn. Fra Azow er Raten omkring 8/6 »any« 9/ Hamburg, og 9/3 betaltes til dansk eller vestnorsk Havn. Poti sluttede en Række Dampere for Erts og betalte 8/6 à 8/9 Rotterdam, 9/ Middlesbro.

Middelhavet har fragtet livligere, men Raterne er dog lave som Følge af Sortehavets Flovhed. Fra Marmarahavet og Smyrna betaltes 11/ Dødvægt til Bristol og Glasgow. Blandt Ertsbefragtingerne nævner vi 6/7¹/₂ Skyros/Rotterdam, 5/6 Algier/Middlesbro, 5/4¹/₂ Almeria Pier/West Hartlepool, 7 Huelva/Rotterdam, 9/ Charleston eller Savannah. For Esparto fra Tunis Kysten (2—3 Pladser) kan faas 11/ à 11/6 til Glasgow og/eller Greenock, fra Almeria 12/6 til Granton. Erts-raterne fra Bilbao holder sig paa 3/9 à 3/10¹/₂ fra Cardiff eller Newport, 4/3 Middlesbro eller Rotterdam.

Nordamerika ligger ret flovt for de sydligere Pladers Vedkommende, idet Ballast-Tonnagen fra Sydamerika holder Raterne nede; hvorimod Kanada har bevaret sin Fasthed. Fra St. John betaltes saaledes 33/9, fra Bathurst 35/ til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 37/6 Pamplenton/Belfast. Savannah sluttede en Række Dampere til Rater varierende mellem 23/9 og 26/3 til U. K. eller Kontinentet, medens Wilmington betalte 21/3 til Liverpool eller Bremen. Fra Golfen sluttedes nogle enkelte Oktober Baade paa Netto Charter til saa lavt som 8/4¹/₂ à 8/6. Ogsaa Træfragterne fra Golfen er lavere. Pensacola betalte 95/ til La Plata, 75 til Genua. Paa Timecharter Basis betaltes c. 3/ for Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

La Plata Markedet er i en miserabel Forfatning tiltrods for at en Mængde Dampere gaar bort i Ballast. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet sluttedes der sidst til 9/3 O./C. (÷ 6 d. direkte Havn), fra nedre Flodhavn til 7/6 à 7/9.

Østersømarkedet holder sig omtrent uforandret, da Forholdene mellem Laster og fragtfri Tonnage er nogenlunde afbalanceret, men det er muligt, at Forholdene i Løbet af et Par Ugers Tid kan bedre sig, særlig hvis der bliver noget Liv i Kornafskibningerne fra Petersborg, Libau, Königsberg etc., hvorfra de endnu er temmelig smaa. Der betaltes fra Petersborg 1/1¹/₂ Hvedebasis til London eller Rotterdam, fra Libau 10 à 10¹/₂ Havrebasis. For Pulpwood noteres Mark 22 pr. Favt til Rotterdam, medens der for D/B. ¹/₃ Boards kan faas Frs. 30/31 til Antwerpen. Fra Riga kan faas 22/ D/B. til London eller Hull, 24/ Cardiff, Frs. 27 Antwerpen, 29/30 Rouen, Hfl. 13 pr. Tyllt Kapphjælker til Holland. Blandt de sidste Befragtninger fra Bollen nævner vi 33/6 D/B. B. Uleåborg/Manchester (750), Frs. 35 boards & casseboards Sundsvall (2 Pladser)/Antwerpen (650), 25/ indtagen Favt Kortprops Kaskø og Kristinestad/Østkyst Kulhavn (750), Frs. 36 Staver Sydöfnland (2 Pladser)/Ghent (450).

Kulfragterne har som anført bedret sig lidt til Middelhavet. Ad Østersøen til ligger de temmelig uforandret, men Tonen er fast, og med lidt forøget Begær vil Fragterne maaske nok fæstne sig yderligere. Fra Østkysten er sidst betalt 3/7¹/₂ à 3/10¹/₂ Kronstadt, 4/ Helsingfors (2,500), 4/ Libau (2,500), 3/9 Swinemünde (2,100), 3/7¹/₂ Pillau (2,400) med 800 Tons daglig Losning, 4/9 Nakskov (850), 4/ Kiel (2,000), 5/10¹/₂ Genua, 6/7¹/₂ à 6/10¹/₂ Venedig. Fra Cardiff er der bl. a. sluttet til 3/9 Antwerpen, Frs. 4³/₄ Bordeaux, 6¹/₂ Algier, 7 Marseille, 5/10¹/₂ à 6/3 Genua, 5/6 Syra eller Piræus, 5/3 à 5/6 Port Said, 8/3 Colombo, 8/ Bombay, 12/6 Vladivostock, 12/8 à 13/6 La Plata, prompt 11/ Oktober.

Havarier og Forlis.

Julius Holmblad, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 13. ds., da det forlod Boness for Kjøbenhavn, paasejlet og beskadiget Dpsk. »Formosa«, som laa til Ankers. »Julius Holmblad« fik ogsaa en Del Skade og returnerede.

Dagun, Dpsk. af Eshjerg, har d. 13. ds. paasejlet norsk Bark, »Søgnedalen«, da den laa til Ankers udenfor Kjøbenhavn. Begge Skibe fik en Del Skade ved Sammenstødet og maatte gaa ind i Havnen her for Undersøgelse.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

C. W. Obel, Aalborg.

Skratobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Høndlere.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2066. Lystønde forandret. **Trelleborg.** Sverrig. Lystonden og Klokkelønden ved Rendens til Trelleborg Havn er flyttet 200 m udad. I September 1909 forandres Lystonden til at vise To-Blink hver 4 Sek. (Kort Nr. 139 og 210.)

2067. Afmærkning forandret. **Trelleborg.** Paa V.-Siden af Rendens til Trelleborg Havn er udlagt en sort og hvid Tønde, 55° 21' 57" N. Br. 13° 9' 12" Ø. Lgd., en rød Væger med nedadvendt Kest paa Ø.-Siden af Rendens, 55° 21' 18" N. Br. 13° 9' 2" Ø. Lgd., og en sort og hvid Tønde ved V.-Siden af Rendens, paa 55° 21' 18" N. Br. 13° 8' 51" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139 og 210.)

2068. Tænding af Fyr. **Trelleborg.** Paa det V.-lige Pierhoved ved Trelleborg Havn skal tændes et rødt Blinkfyrt, der hver 1½ Sek. viser Et-Blink. 5 m høj Bnake. (Kort Nr. 139, 160 og 210.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1794. Kjøbenhavn 1909.)

2069. Fiskerfyrt forandret. **Västranäs.** Håndbuktens. Västranäs Fiskefyrt er slukket. (Kort Nr. 160 og 206.)

2070. Udlægning af Lys- og Lydtønde. **Ölands Södra Udde.** Öland. I Efteråret 1909 udlægges en rød Lyd- og Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek., S. for Ölands Södra Udde. 56° 5' N. Br. 16° 23' Ø. Lgd. Kort Nr. 160 og 206.)

2071. Forandring i Afmærkning. **Grånkullaviken.** Naar Uddybningen i Grånkullaviken er fuldført, forandres Afmærkningen saaledes: Ved Rendens N.-Side udsættes en Stage, paa 57° 21' 46" N. Br. 17° 7' 16" Ø. Lgd. Stagen paa 57° 21' 41" N. Br. 17° 7' 0" Ø. Lgd. Flyttes til 57° 21' 44" N. Br. 17° 7' 13" Ø. Lgd. Ved Rendens S.-Side udsættes en Rispråk paa 57° 21' 45" N. Br. 17° 7' 15" Ø. Lgd., og en Rispråk paa 57° 21' 44" N. Br. 17° 7' 14" Ø. Lgd. En Stage udsættes SØ for Brændingen, paa 57° 21' 26" N. Br. 17° 6' 45" Ø. Lgd.

2072. Taagesignal. **Ölands Norra Udde.** Ved Ölands Norra Udde Fyr skal oprettes et Taagesignal med Sirene, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 3 Sek. Varighed. (Kort Nr. 205 og 206.)

2073. Fyr forandret. **Rökö.** Landsort—Stockholm. Sverrig. Rökö Fyr er nu forandret til at vise Lys med To-Formærkelser hver 10 Sek. Lysset er grønt fra S. 8° V. til S. 35° V., hvidt fra S. 35° V. til S. 44° V., rødt fra S. 44° V. til S. 60° V., grønt fra S. 60° V. til S. 76° V., hvidt fra S. 76° V. til S. 87½° V., rødt fra S. 87½° V. gennem V. og N. til N. 24° Ø., grønt fra N. 24° Ø. til N. 37½° Ø., hvidt fra N. 37½° Ø. til N. 43½° Ø., rødt fra N. 43½° Ø. til N. 66° Ø. Flammens Højde: 8,3 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 287. Kjøbenhavn 1909.)

2074. Løb afmærket. **Karskär.** Löftharsudde Ø. Gäddöfjärden. Farvandet til Karskär afmærkes saaledes: Paa Ø-Siden med en Rispråk paa 60° 41' 47" N. Br. 17° 16' 44" Ø. Lgd., en Rispråk paa 60° 41' 33" N. Br. 17° 16' 48" Ø. Lgd. og en Rispråk paa 60° 41' 18" N. Br. 17° 16' 50" Ø. Lgd. Paa V.-Siden med en Stage paa 60° 41' 47" N. Br. 17° 16' 32" Ø. Lgd., en Stage paa 60° 41' 33" N. Br. 17° 16' 38" Ø. Lgd., og en Stage paa 60° 41' 14" N. Br. 17° 16' 42" Ø. Lgd.

2075. Fyr atter tændt. **Medelknibb.** **Bottniske Bugt.** Finland. Meddelknibb Fyr er atter tændt. Flammens Højde: 12 m. Lysovenen: 7 Sm. Hvidt, ottekontert Fyrhus paa en Hvid, 5 m høj Bnake. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1451. Kjøbenhavn 1909.)

2076. Taagesignal. **Örskär Fyr.** **Bottniske Bugt.** Sverrig. Ved Örskär Fyr oprettes Taagesignal med To-Knald hver 10 Minutter.

2077. Farvand afmærket. **Angermanälven.** Mellem Killingholmten og Svandö er et nyt Farvand med 6,3 m Vand afmærket med en Stage paa S.-Siden, paa 62° 53' 1" N. Br. 17° 53' 30" Ø. Lgd., og en Rispråk paa N.-Siden, paa 62° 53' 1" N. Br. 17° 53' 35" Ø. Lgd.

2078. Grunde fundet. **Bottniske Bugt.** Folgende Grunde er fundet: Ved

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelelse 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 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 retvinklede, 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.

2060. Telegrafkabel-Arbejder. **Samsø.** Kattegat. I September 1909 foretages forskellige Kabel-Arbejder Ø. og V. for Samsø. Ved Arbejdsretterne udlægges midlertidigt Vægere med rødt Flag. I sidste Uge af September udlægges nye Telegrafkabler fra Revsnæs til Ballen og fra Sølvig til Hov.

2061. Farvand spærret. **Kalleboer.** Sundet. Den 21de September 1909 fra Kl. 10 Em. til Kl. 6 Em. foretages Skydning fra Amager-Fæled. Farvandet mellem Amager V.-Kyst og en Linie fra Ø.-Enden af Kallebo Benning til et Punkt 4.400 m V. for Aflandsøge er i den Tid spærret for al Sejlsads. Saalænge der skydes, er Balloner hejst paa tre Signalmaster langs Annger V.-Kyst.

2062. Fyr forstærket. **Romsø.** **Store-Bælt.** Romsø Fyr er nu forstærket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 969. Kjøbenhavn 1909.)

2063. Forandring i Afmærkning. **Fjordgrunden Ø.** **Thyborøn-Kanal.** Limfjorden. Afmærkningen ved Ø.-Siden af Fjordgrunden, ved det Ø-lige Indløb til Kobbersø-Løb, og ved det S-lige Indløb til Gaasholm-Løb, er nu som angivet paa omstaaende Plan. Sømærket V. for Helligsø Kirke er en Væger med rød Stage og Kest, de fire andre Sømærker ved Fjordgrunden er Risprækker. Disse fem Sømærker staa i 4 à 4,5 m Vand, Stagen med Ballon S. for Gaasholm-Løb i 5 m Vand. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 88. Havne-Lods, Side 113 og i Havne-Lods af 1909, Side 138. Sønn.-fort. Side 33 og 34.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1903. Kjøbenhavn 1909.)

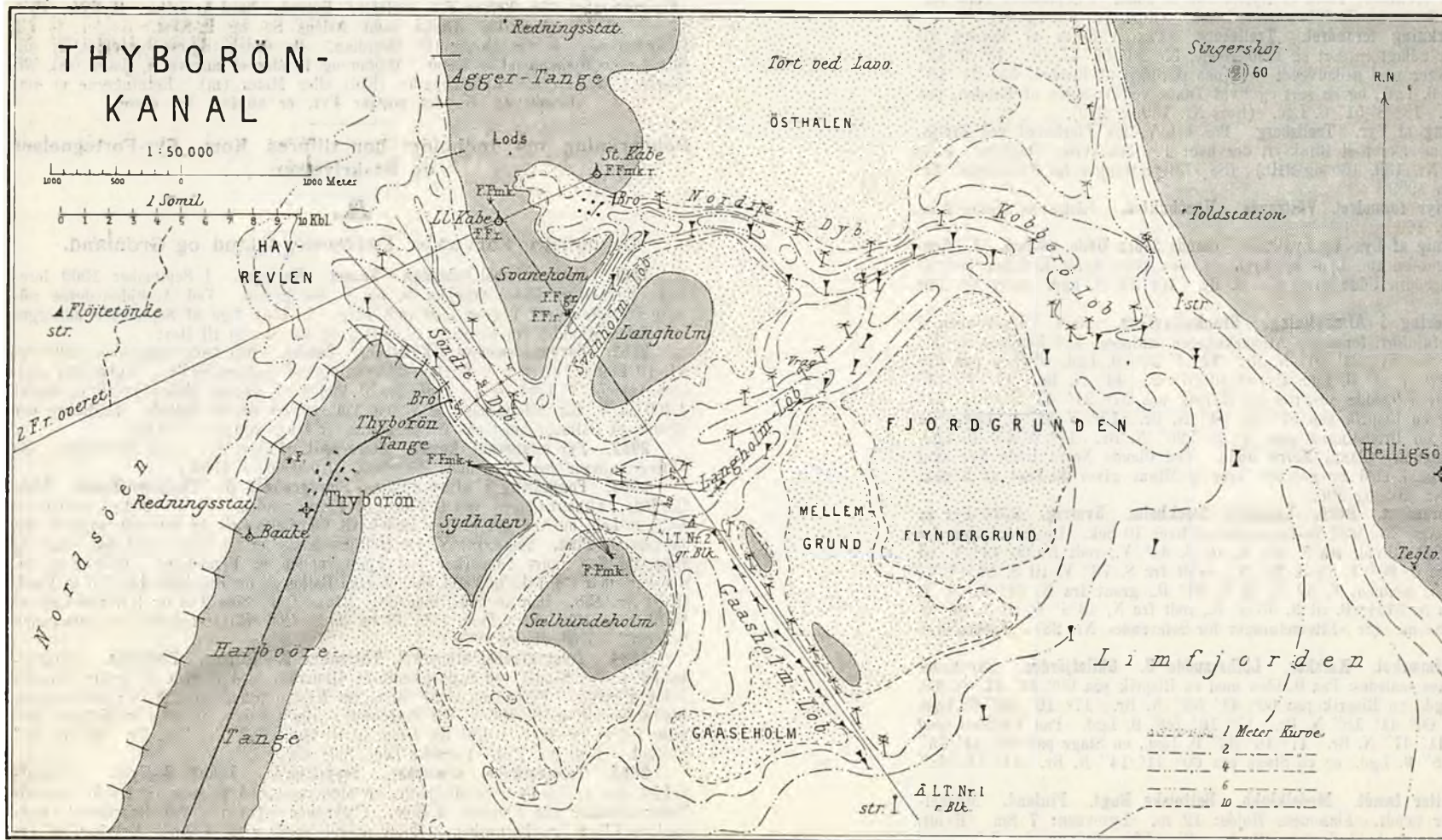
2064. Telegrafkabel afmærket. **Thorshavn S.** **Strøme.** **Færøerne.** Telegrafkabel, der er landet ved Sandegærde, er afmærket med to røde og hvide Normal-Telegrafkabel. Forbaaken staa 50 m fra Kysten paa Pynten N. for Sandegærde, Bugbaaken 56 m N. 50° V. fra Forbaaken. Holdt overet angiver de Kablets Retning fra et Punkt c. 1 Kbl fra Land og til Søs. 62° 0' 7" N. Br. 6° 45' 51" V. Lgd. (Kort Nr. 224. Færøske Lods, Side 45.)

2065. Telegrafkabel afmærket. **Seydisfjördr.** **Island Ø.-Kyst.** Telegrafkabel, der er landet i Seydisfjördr, er afmærket med to røde og hvide Normal-Telegrafkabel paa Fjordens S.-Side. Forbaaken staa tæt ved Kabelhuset, Bugbaaken 17 m fra Forbaaken. Holdt overet angiver de Kablets Retning ud fra Land. 65° 16' 16" N. Br. 13° 56' 54" V. Lgd. (Kort Nr. 194. Islandske Lods, Side 111.)

*) 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.

Flodskædet ved Thyborøn 1913



Denne kort er udgivet af Hydrographiske Institut, København, 1913.

Udgivet af: H. H. Hansen

Forfatter: H. H. Hansen

Redaktør: H. H. Hansen

Trykker: H. H. Hansen

N. 44° Ø. til c. N. 46° Ø. og fra c. S. 63° V. til c. S. 69° V. 59° 35' 44" N. Br. 11° 13' 5" Ø. Lgd.

Brændeholmen Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek. Lyset er hvidt fra c. N. 88° V. til c. N. 89° V. og fra c. N. 89° Ø. gennem Ø. til c. S. 87° Ø. 68° 35' 40" N. Br. 11° 11' 58" Ø. Lgd.

Naar man i de hvide Lysvinkler staar ind mod Fyrene, har man rødt Lys om Bagbord og grønt Lys om Skjrbord. (Kort Nr. 196.)

III. Nordsejen, Nordhavet og Hvide Hav.

2091. Tænding af Fyrlamper. Norge. Den 20de September 1909 tændes følgende Fyrlamper:

Smørholmen, Hustadviken. Den viser Lys med To-Formørkelser. Flammens Højde: 13 m. Lyset er grønt fra N. 81° V., fri N. om Svendsfjærdøren, til N. 50° V., fri N. om Langbøken, hvidt derfra til N. 37° V., fri V. om Røllingflua, rødt derfra til N. 8° V., fri V. om Bjørgna, grønt derfra gennem N. til N. 30° Ø., fri Ø. om Baggrundstæren, Grundkampen og Fingalstæren, hvidt derfra til N. 11° Ø., fri V. om Kleppan og Ytre Stenen, rødt derfra til N. 73° Ø., fri S. om Seiskjær og Langlæren, hvidt derfra gennem Ø. til S. 32° Ø., fri Ø. om Smørholmens Ø.-Punkt. 63° 0' 50" N. Br. 7° 17' 55" Ø. Lgd.

Brændetid: 20de Juli—15de Maj.

Holmingsvær, Fryn, paa Liktaalen. Den viser Lys med To-Formørkelser. Flammens Højde: 7 m. Lyset er grønt fra S. 32° V. til S. 56° V., fri N. om Storflua og Hiltboskjærene, hvidt derfra til S. 67° V., fri S. om Hiltbøen og Vasskjær, rødt derfra gennem V. til N. 4° V., fri V. om Haabøsten, grønt derfra gennem N. til N. 7° Ø., fri Ø. om Haabøsten, hvidt derfra til N. 12° Ø., fri V. om Ytre Aartareskjær og Haaboskjær, rødt derfra til N. 21° Ø., fri V. om Smaavær og Indre Aartareskjær, grønt derfra til N. 67° Ø., fri N. om Lyngø, rødt derfra gennem Ø. til S. 50° Ø., fri S. om Nordre Kvisflua, hvidt derfra til S. 40° Ø., fri Ø. om Midtre Kvisflua, grønt derfra gennem S. til S. 3° V. 1 Vinklerne S. 43° V. til S. 54° V., S. 71° V. til S. 86° V. samt N. 88° Ø. gennem Ø. til S. 57° Ø., borttages Lyset delvis af mellemliggende Land. 63° 45' 30" N. Br. 8° 25' 25" Ø. Lgd. (Kort Nr. 179.)

Jensholmen, Ellingrumsø, Naansen. Den viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 13 m. Lyset er rødt fra S. 77° V., ind paa Ellingen, til S. 70° V., fri S. om Grunden fra Ellingen, hvidt derfra til S. 64° V., fri N. om Havsolmskaaka og 1/2 m Baalen i Ellingrumsø, grønt derfra gennem S. til S. 89° Ø., fri N. om Bjørnø og Lindøgalten, rødt derfra gennem Ø. til N. 84° Ø., fri N. om Asholmen, hvidt derfra til N. 81° Ø., fri S. om Skjevillen, grønt derfra til N. 71° Ø. 64° 35' 0" N. Br. 10° 50' 20" Ø. Lgd.

Troullisa, Sørgjæsingerne, Vikten. Den viser Lys med To-Formørkelser. Flammens Højde: 14 m. Lyset er hvidt fra S. 35° Ø., fri V. om Dorbøken, gennem S. til S. 49° V., fri S. om Breigrundsløene, rødt derfra gennem V. og N. til N. 52° Ø. 64° 43' 35" N. Br. 10° 44' 20" Ø. Lgd.

Kytingen, Sørgjæsingerne, Vikten. Den viser Lys med Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 7 m. Lyset er grønt fra N. 66° Ø., gennem Ø. til S. 7° Ø., netop fri Ø. om 4 m Baalen ved Naksflua, rødt derfra gennem S. til S. 34° V., fri V. om Troullisa, hvidt derfra til S. 44° V., fri Ø. om Breigrundsløene, grønt derfra gennem V. til N. 48° V., fri N. om Gamabøken, hvidt derfra til N. 42° V., fri V. om Grubakstæren, rødt derfra gennem N. til N. 28° Ø. 64° 45' 15" N. Br. 10° 46' 40" Ø. Lgd.

Brændetid for disse Fyrlamper: 1ste August—15de Maj.

2092. Fyrskipet »Amrumbank« midlertidig ombyttet. Tyskland. Indtil omtrent den 21de September 1909 er Fyrskipet »Amrumbank« ombyttet med Fyrskipet »Reserve«. Fyr og Taagesignal er uforandret, men det har ikke Gnist-telegraf.

2093. Forestaaende Tænding af Fyr. Husnær Ane. I Oktober 1909 tændes i Husnær Ane to Ledelys og et Tvermerkel fyr, der alle viser Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. Ledelysene er hvide, Tvermerkel-fyret rødt og hvidt.

Det bageste Ledelys staar i Dockkooge. Flammens Højde: 14 m. Grøn, 14 m høj Fyrhaake, 54° 28' 50" N. Br. 9° 0' 50" Ø. Lgd. Det bageste Ledelys staar 280 m N. 86° V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 8 m. Grøn, 8 m høj Fyrhaake. 54° 28' 51" N. Br. 9° 0' 35" Ø. Lgd. Begge Fyr lyser fra S. 4° V. gennem V. og N. til N. 4° Ø. Lysevejen: 7 Sm. Holdt overet leder de fra Hoved i den ydre, lige Del af Ane til Spidsen af Doekkooge.

Tvermerkel fyret staar paa 54° 28' 56" N. Br. 9° 0' 35" Ø. Lgd. Flammens Højde: 8 m. Lyset er hvidt fra S. 54° V. til S. 78½° V., rødt derfra gennem V. til N. 80° V.

2094. Forandring i Afmærkning, Blauwe Stenk, Zeeget van Terschelling, Holland. I Blauwe Stenk er den røde og sort vandret stribe Kugletønde Nr. 4 med Diamant ombyttet med en Spidstønde Nr. 4, 53° 13' N. Br. 5° 14' Ø. Lgd., og den røde og sort vandret stribe Kugletønde Nr. 6 med Kegle med en Spidstønde Nr. 6 med Ballon. Den røde Væger med Ballon i Zuidpunt er inddraget. 53° 13' 42" N. Br. 5° 15' 8" Ø. Lgd.

2085. Vrag borttaget. Marsdien, Zeeget van Texel. I Marsdien er Vraget af Skonerten »Komak« borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 308. Kjøbenhavn 1909.)

2086. Vrag borttaget. Fyrskipet »Haisbro« SV, England. Vraget af Briggantien »Henry«, 4 Sm S. 26° V. fra Fyrskipet »Haisbro«, er borttaget. Afmærkningen er inddraget. 52° 54' N. Br. 1° 32' Ø. Lgd. Vraget af Selskibet 4 Sm S. 7° V. fra Fyrskipet »Haisbro« er borttaget. 52° 54' N. Br. 1° 34' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 674 og 1959. Kjøbenhavn 1909.)

2097. Vrag Belligend. Fyrskipet »Haisbro« NV. Vraget af Underreandsbøden »C 11« ligger nu 8, Kbl N. 21° V. for Fyrskipet »Haisbro«. 52° 59' N. Br. 1° 35' Ø. Lgd. Vraget flyttes S. efter gennem Would Channel. Man skal fra rigelig ned og Fartøjerne, som er beskrejvet med Bjergningen. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1759. Kjøbenhavn 1909.)

IV. Kanalen Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2088. Fyr forandret. Ile Louët, Morlaix, Frankrig. Ile Louët Fyr er nu forandret til et 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. Lyset er hvidt fra S. 54½° Ø., gennem S. til N. 63½° Ø., grønt fra N. 63½° Ø. til N. 70° Ø. og fra S. 85° Ø. til S. 54½° Ø. Lysevejen for hvidt Lys: 15 Sm. for grønt Lys: 10 Sm. 48° 40' 28" N. Br. 3° 53' 21" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1293. Kjøbenhavn 1909.)

2089. Baake forandret. Air Point, River Dee, England V-Kyst. Air Point Baake, det gamle Fyrtårn, er nu hvidt. 53° 21' N. Br. 9° 19' V. Lgd.

2100. Underreands Taagesignal. Fyrskipet »Kisti Bank«, Dublin Bay, Irland. Omtrent den 14de Oktober 1909 anbringes paa Fyrskipet »Kisti Bank« en Underreandskloke, hvorpaa hver 10 Sek. staaes Tre-Slag, Slæg, Pause 2½ Sek., Slæg, Pause 2½ Sek., Slæg, Pause 5 Sek., Pause 19' 5" N. Br. 5° 34' 7" V. Lgd.

2101. Vrag afmærket. Wicklow Harbour, Irland Ø-Kyst. Vraget af Skonerten »Leeds« ligger sunket 3/4 Kbl N. 8° Øst fra Fyret paa Wicklow Harbour Ø-Balgebrøder. En grøn Vragtønde er udlagt 3/4 Kbl N. 61° Ø. for Vraget, og en Tønde, hvorfra vises hvidt, fast Lys, 1/4 Kbl S. 42° Ø. for Vraget. 52° 59' N. Br. 9° 2' V. Lgd.

2102. Forandring i Afmærkning. Kenmare River og Donus Bay, Irland SV-Kyst. I Kenmare River er Spidstønden paa V.-Siden af Maiden Rock ombyttet med en sort og hvid vandret stribe Kugletønde. 51° 48' N. Br. 9° 48' 2

2113. Fyrs Lyvinkler. Harbor of Refuge, Delaware Bay. Fyret paa S-Enden af Harbor of Refuge Helgebrøder er et Blinkfyrt, der viser Blink, som overgaaer fra hvidt til rødt i Vinklerne fra S. 33^o 10' Ø. til S. 29^o 15' Ø. og fra S. 19^o Ø. til S. 13^o Ø. og røde Blink fra S. 29^o 15' Ø. til S. 19^o Ø. over Hen and Chickens Shoal. 38^o 48' 51" N. Br. 73^o 5' 38" V. Lgd.

2114. Vrag afmærket. Patapsco River. Længeren "Gertrude" er sunket 1/2 Sm ØV. for Rock Point, fra Cutoff Chanell forreste Ledefyr i S. 10^o V., og fra Craighill Chanell forreste Ledefyr i S. 77^o V. En rod og sort vandret stribet Spiritone er i 5,5 m Vand udlagt tæt Ø. for Vraget.

2115. Advarsel. St. Simon Ledefyr. St. Simon Sound, Georgia. I St. Simon Sound skal man holde sig i den afmærkede gravede Rende i mindst 6, i Vand, og derfor holde S-Skel i Ledefyrene. Om Natten bør man tage Lods.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2116. Forandring i Afmærkning. East Pass. St. George Sound, Florida. I East Pass er March Point Shoals Stumpionde Nr. 3 flyttet 2/3 Sm N. 17^o V. hen i 6 m Vand, til Drejepunktet i Løbet ind i Carrabella River. South Spitt Stumpionde Nr. 1 er flyttet 3/4 Sm S. 8^o Ø. hen i 6 m Vand, og har nu Nr. 5. Turu Stumpionde Nr. 7 er udlagt i 4,5 m Vand, ved den sidste Drejning i Løbet for man staar ind i Floden, fra Crooked River Fyr i S. 86^o Ø. og fra Carrabella River Bar forreste Ledefyr i S. 29^o 1/2 Ø.

2117. Fyr forstærket. Jerez Point, Mexiko. Jerez Point hvide Blinkfyrt, er forstærket betydeligt. Fyrapparat af 4de Orden. 22^o 53' 41" N. Br. 97^o 45' 40" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2118. Lys- og Klokketønde udlagt. Montevideo Bay, Uruguay. Den sorte Spidsionde ved Tagus Rock er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser rødt Lys med Formønkelse, ved Klippens S-Side. 34^o 55^o S. Br. 56^o 15' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2119. Afmærkning forandret. Crkvenica-Kanal, Morlaeca, Østerrig-Ungarn. Ved Grunden Ø. for Havne indløbet til Crkvenica er udlagt to grønne Tønder, og den røde Tønde inddraget. 45^o 10' 2" N. Br. 14^o 41' 3" Ø. Lgd.

2120. Fortøjnings udlagt. Veglia, Quarnero. I Bai von Veglin er en Fortøjnings udlagt uden for indløbet til Buch Cassion, 280 m S. 68^o V. fra det grønne Fyr. 45^o 0' 3" N. Br. 14^o 37' 2" Ø. Lgd.

2121. Seminarer udlagt. Yeni Kale, Smyrna, Lilleasien. I Nærheden af Yeni Kulo Forterne er udlagt Seminarer, hvorfør det er forbudt at ankre i den Del af Havnen.

2122. Grund fundet. Pointe Messia, Algier. En Grund med en mindste Dybde af 4,2 m er fundet i 15 à 20 m Vand 2 Kbl N. t. Ø. for Pointe Messia. 36^o 54' 40" N. Br. 4^o 1' 35" Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2123. Forandring af Fyr og Afmærkning. Port Natal, Afrika. Port Natal Ledefyrt. Forfyret er et rødt, fast Fyr og staar 10, Kbl S. 50^o V. fra Cape Natal

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. London 12./9. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 4./9. — Algarve, Borries, afg. Hudiksvall 14./9. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Bergen 15./9. Nord paa. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Havre 15./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Malta 14./9. — Arkansas, Petersen, ank. Belfast 10./9. — Arno, Strubberg, afg. Rouen 16./9. til Dartmouth. — Aurora, Fischer, ank. Aarhus 15./9. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Cadix 14./9. til Cascaos. — Beira, Lunge, afg. herfra 15./9. til Riga. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 9./9. til Kristiansand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Petersborg 12./9. — Christian IX, Holm, dokker her. — Dagmar, Bogvad, dokker her. — Douro, Søberg, ank. her 13./9. — Esbjerg, Struве, ank. Pillau 15./9. — Florida, Andersen, afg. New York 15./9. til Jacksonville. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 13./9. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 12./9. — Georgios I, Sørensen, ank. her 12./9. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 7./9. — Hengsel, Munk, pass. Holtenau 13./9. for Petersborg. — Hjelms, Sørensen, ank. her 13./9. — I. C. Jacobsen, Jacobsen, afg. Gibraltar 12./9. til Havre. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 14./9. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, afg. herfra 15./9. til Libau. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 10./9. til Boston. — Kiev, Jørgensen, afg. Napoli 15./9. til Gioja. — Kursk, Gommessen, pass. Brunsbüttel 14./9. for Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 15./9. — Loire, Craignou, afg. Petersborg 15./9. til Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. Nice 15./9. til Marseille. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 11./9. til New York. — L. P. Holmblad, Jønsen, afg. Lissabon 15./9. hertil. — Moskov, Rasmussen, ank. Riga 14./9. — Nicolai II, Clausen Kaas, ank. Antwerpen 13./9. — Nordjylland, Jacobus, pass. Holtenau 16./9. til Rotterdam. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 9./9. — Omsk, Harder, ank. Hull 9./9. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 11./9. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Newport 15./9. til Glasgow. — Perm, Christensen, ank. Libau 9./9. — Pregel, Iversen, afg. La Rochelle 13./9. hertil. — Riberhuns, Bonnelykke, afg. herfra 14./9. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Riga 14./9. — Saxo, Gotthardt, ank. her 15./9. — Seine, Damp, afg. herfra 14./9. til Petersborg. — Texas, Liss-

ner, ank. Zarate 6./9. — Tibber, Bech, afg. herfra 7./9. til Marseille. — Tyr, Thanning, afg. herfra 14./9. til Windau. — United States, Wulff, ank. her 14./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, pass. Port of Spain 17./8. for River Plate. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 3./9. til Manchester. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 10./9. — Wladimir Reitz, Olson, afg. Hull 11./9. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Manchester 11./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 7./9. til Dunkerque. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Sunderland 12./9. til Kronstadt. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Cardiff 5./9. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Leith 14./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 8./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 14./9. — Newa, Dahl, ank. Rotterdam 12./9.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Quessant 11./9. til Almeria. — Nautik, Nielsen, pass. Dungeness 14./9. til London. — Nexos, Basse, afg. Tyne 14./9. til Lissabon. — Dagmar, Mathiasen, afg. Borgå 13./9. til Sevilla. — Nermu, Schiff, ank. Bandholm 11./9. — Alfa, Lauritzen, afg. Danzig 14./9. til Cardiff. — Laura, Petersen, afg. Esbjerg 14./9. til Blyth. — Inger, Larsen, ank. Almeria 12./9. — Johanne, Thøgersen, ank. Petersborg 12./9. — Karla, Nielsen, ank. Tyne 11./9.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Hull 10./9. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Sunderland 11./9. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 24./8. — Elna, Ratje, afg. Blyth 11./9. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 13./9. — Simone, Møller, ank. Archangel 8./9. — Jeanne, Løffer, ank. Neder Calix 7./9. — Vera, Riso, afg. Burntisland 8./9. — Daisy, Lagesen, ank. Sundsvall 13./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Riga 10./9. — London, Bom, afg. Hull 14./9. til Swinemünde. — Paris, Tholander, afg. Methil 16./9. til Kiel. — Bryssel, Kaas, ank. Aarhus 11./9.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. West Hartlepool 11./9. til Pillau. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Swinemünde 15./9. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 16./9. til Ghent.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Riga 14./9. — Russia, Poulsen, ank. Wiborg 10./9. — Carl Hecksher, Starck, ank. Calais 13./9. — Dania, Petersen, afg. Kristiania 6./9. — Nor-

(Fortsættes Side 569.)

Fyr. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr og staar 6 Kbl S. 360 V. fra Forlyret. Holdt overet leder de midt i Lobet mellem Bølgebruderne. Cape Natal Fyr: 290 52', S. Br. 310 37' Ø. Lgd.

Et rødt, fast Fyr er tændt paa hver Side af Indløbet til Baadehavnen. De røde, faste Fyr paa Værflet ved Skur C og paa Hjørnet af Værflet Ø. for Skur A er slukkede.

En rød Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt i 11 m Vand 6, Kbl S. 740 V. fra Cape Natal Fyr, og en rød Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, 1 1/2 Kbl S. 420 V. fra V.-Hjørnet af Skur H.

Lystønden, der viser hvidt, fast Lys, 1/2 Kbl N.V. fra Flydebocken, er inddraget. **2128. Tønde ligger kun midlertidig ude. Bhaunager. Gulf of Cambay. Forindien V.-Kyst.** Den røde Tønde 7, Sm N. 100 V. fra Piram Island Fyr udlægges kun, naar Skib ventes, og man kan ikke stole paa den. 210 43' N. Br. 720 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1745. Kjøbenhavn 1909.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2125. Rev fundet. Billiton V.-Kyst. Ved Billiton V.-Kyst er følgende Rev fundet:

Et 7, m Rev, Sri Manggar, paa 20 36' 44" S. Br. 107° 34' 10" Ø. Lgd. Et 4,5 m Rev, Sri Tandjem, paa 20 35' 29" S. Br. 107° 33' 18" Ø. Lgd. E88, m Rev i 11 à 16 m Vand, paa 20 44' 18" S. Br. 107° 30' 28" Ø. Lgd. Det ligger 2 Kbl S. 690 Ø. for det i Kortet angivne 3, m Rev, som er 280 m langt i Ø.-V. og 120 m bredt. Et lille Korallrev med 5,5 m Vand i 16 à 20 m Vand, paa 20 45' 25" S. Br. 107° 30' 44" Ø. Lgd. Et lille Korallrev med 7,5 m Vand i 13 à 18 m Vand, paa 20 51' 20" S. Br. 107° 30' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1896. Kjøbenhavn 1909.)

2126. Tønde flyttet. Batoe Tøekoe. Billiton V.-Kyst. Den sorte Stump-tønde med alkorret Kegle V. for Batoe Tøekoe er flyttet c. 900 m N. 40 0'V. hen. 20 46' S. Br. 107° 31' Ø. Lgd.

2127. Sten fundet. Forandring i Afmærkning. Klabatbaai. Banka N.-Kyst. I den Ø-lige Del af Farvandet i Klabatbaai er fundet flere Sten. De er foreløbig afmærket med en hvid og en sort Tønde, og den rød og sort vandret stribede Spids-tønde er malet sort. 10 35' S. Br. 105° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1208. Kjøbenhavn 1909.)

2128. Fyr tændt. Tringano. Fyr forandret. Kalantan. Malacca Halvø. Paa Fort Tringano, tæt ved Flugslangen, er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 2 Sm. Hvidt Taarn. 5' 21' N. Br. 109° 8' Ø. Lgd.

Kalantan Fyr er forandret til et hvidt Blinkfyrt, der hver 7 Sek. viser Et-Blink. Synsviddens: 6 Sm. Hvidt Fyrtaarn. 6' 13' N. Br. 109° 10' Ø. Lgd.

2129. Tønder inddraget. Tungsha Channel. Yang Tse Klamp. China. I Tungsha Channel er følgende Tønder inddraget. De ha fra House Island Baake snarledes: Tungsha Banks Tønde, 18 1/4 Sm S. 590 Ø., Tungsha Tønde 9 1/2 Sm S. 560 Ø., House Island Tønde 4 Sm S. 520 Ø., House Island Crossing Tønde 1 1/2 Sm S. 430 V., og Kintoon Flats Tønde 3 Sm S. 840 V. House Island Baake: 310 16' N. Br. 121° 51' Ø. Lgd.

2130. Tønde flyttet. South Channel. Chohoko (Kum Gan). Kusanan Po. Korea V. Kyst. Den sorte Tønde ved V.-Enden af Grunden paa N.-Siden af Indløbet til South Channel er flyttet 5 Kbl S. 580 V. hen i 3 m Vand. 350 57' 58" N. Br. 126° 29' 57" Ø. Lgd.

2131. Baake opført. Megunyanu To. Korea V.-Kyst. En rød, cylindrisk, 8 m høj Baake er opført paa Klippen Megunyanu To, som falder tør med Lavvande. 34° 33' 26" N. Br. 126° 20' 45" Ø. Lgd. Baaken hedder Meiyoto eller Megunyanu To Baake.

2132. Tønde inddraget. Shoan To. Korea S.-Kyst. Tønden ved Revet Ø. for Shoan To er inddraget. 34° 7' 30" N. Br. 126° 40' 32" Ø. Lgd.

2133. Fyr tændt. Ponghan (Eoko) Harbour. Pescadores Islands. Japan. Et rødt, fast Fyr er tændt ved Indløbet til Ponghan Harbour, paa Baaken Fluori, 4 Kbl V. for Toppen af Dome Island. Flaunens Højde: 10 m. Synsviddens: 6 Sm. Det lys er fra S. 54° Ø., gennem S., V. og N. til N. 19° Ø. 230 31' N. Br. 119° 31' Ø. Lgd.

2134. Vrag borttaget. Iwashijima. Mekari Sato. Kalkai. Vraget af Damperen »Iwashijima Maru« Nr. 314, som laa sunket paa V.-Siden af Iwashijima, er borttaget og ligger nu tæt ved Hoso Shima.

2135. Tønder inddraget. Futami Wan. Konshu NV.-Kyst. I Futami Wan er Tønderne ved Nakano Se, paa 37° 59' 32" N. Br. 138° 16' 44" Ø. Lgd., og ved Taka Se, paa 37° 59' 9" N. Br. 138° 16' 40" Ø. Lgd., inddraget.

Karantænebestemmelser m. m.

2136. Karantænebestemmelser. Tyskland. — Der er forordnet Largefletersyn af Skibe, ankommande til Eyske Havne fra Rotterdam. Gibraltar. — Rotterdam er erklæret smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N	236	Hoko Suido (Pescadores Channel). 0,65 yen.
+	236	Tridligere Udgave.
N	306	Chukupen Bay to Suon Kutchii (C. Durroch). 0,65 yen.
R	235	Hoko Islands (Pescadores Islands).
R	5	Ubaru Ko.
R	308	Hann Heung Bay (Zarina Bay) to Musu Kutchii (C. Holland).

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:
Den danske Havne-Lods. 6te Udgave. 1909. Pris: 2,00 Kr.
Kort Nr. 230. Granddyb. I: 40,000. Pris: Paa Kortværret 2 Kr., paa Papir 1,50 Kr.

mannia, Erichsen, ank. Blyth 9./9. — **Euxinia**, Lund, afg. Rotterdam 7./9. — **Canada**, Jespersen, ank. New York 1./9. — **Livonia**, Skov, ank. West Hartlepool 12./9.

Østerseen. **Cimbria**, Poulsen, afg. Filadelfia 5./9. — **Patricia**, Dam-Larsen, ank. Wiborg 5./9. — **Gratia**, Sørensen, afg. Petersborg 12./9. — **Astoria**, Neergaard, afg. Pensacola 31./8.

Union. **Frisia**, Nielsen, afg. Yxpila 11./9. — **Gallia**, Nielsen, ank. Calais 13./9. — **Caledonia**, Storm-Hansen, ank. Memel 11./9. — **Sarmatia**, Pedersen, ank. Uleåborg 11./9. — **Kotonia**, Rasmussen, afg. Bona 13./9.

Inga. **Flandria**, Hansen, afg. Frederikshavn 10./9. — **Granaria**, Nielsen, ank. Puerto Limon 4./9. — **Carbonia**, Mathiasen, ank. Burntisland 13./9. — **Estonia**, Winckler, ank. West Hartlepool 14./9.

Dan. **Fionia**, Hansen, ank. Rotterdam 12./9. — **Selandia**, Troensegaard, ank. Königsberg 12./9. — **Secalia**, Jensen, ank. Petersborg 4./9. — **Fruentia**, Andersen, afg. Wiborg 28./8. — **Boscia**, Skovgaard, ank. Petersborg 9./9.

Ocean. **Philadelphia**, Horn, afg. Filadelfia 11./9.

Det asiatiske Kompagni. **Tranquebar**, van Deurs, pass. Perim 1./9. til Hongkong. — **Cathay**, Kruse, afg. Kobe 14./9. til Moji. — **Indien**, Berg, afg. Sabang 12./9. til Suez. — **Siam**, Cortsen, afg. Port Said 7./9. til Glasgow. — **Pangan**, Knudsen, ank. Middlesborough 12./9. — **Samui**, Licht, afg. Suez 3./9. til Colombo. — **Chumpon**, Hansen-Ravn, afg. Bangkok 12./9. til Port Said. — **Bandon**, Thomsen, afg. Port Said 12./9. til London. — **Cambodia**, Christensen, ank. Durban 13./9.

Vestindisk Afdeling. **St. Jan**, Ingemann, afg. Portland 10./9. til St. Thomas. — **St. Thomas**, Hansen, afg. St. Thomas 27./8.

Torm. **Sara**, Sonnichsen, ank. Riga 13./9. — **Helene**, Sørensen, ank. Methil 14./9. — **Agnete**, Petersen, ank. Rotterdam 16./9. — **Hermia**, Hansen, afg. Tyne 13./9. — **Alice**, Schultz, ank. Burntisland 13./9.

Svendsen & Christensen. **Chr. Christensen**, Møller, afg. Petersborg 15./9. — **N. F. Høffding**, van Deurs, ank. Uleåborg 11./9. — **N. G. Petersen**, Bloch, afg. Swinemünde 14./9. — **I. D. S. Adolph**, Fønger, ank. Blyth 13./9. — **Alfred Hage**, Ellekilde, afg. Blyth 15./9. — **T. M. Werner**, Hansen Holm, ank. Yxpila 8./9. — **Ajax**, Brorse, afg. London 14./9. — **H. Pontoppidan**, Klitgaard, ank. Kjøbenhavn 15./9. — **E. M. Dalgas**, Møller, ank. Kiel 5./9. — **Lars Kruse**, Mathiesen, afg. Repola 11./9. — **St. St. Blicher**, Christensen, afg. Altona 14./9. — **Poter Willemoes**, Albertsen, ank. Petersborg 7./9. — **G. Koch**, Jørgensen, ank. Rouen 13./9. — **Hans Tavsøn**, Kjaaborg, afg. Swinemünde 14./9. — **H. C. Andersen**, Rasmussen, ank. Kiel 13./9.

Alfred Christensen. **Eklipika**, Hemmingsen, afg. Reval 14./8. — **Kronprinsesse Louise**, Petersen, ank. Cardiff 15./9. — **Urania**, Clausen, afg. Kjøbenhavn 16./9. — **Svend**, Schmidt, afg. Blyth 9./9. — **Nordland**, Møller, ank. Brügge 12./9. — **Kronprins Frederik**, Andresen, ank. Petersborg 9./9. — **England**, Andersen, ank. Petersborg 14./9. — **Holland**, Poulsen, afg. Altona 10./9. — **Rusland**, Madsen, afg. Libau 10./9. — **Europa**, Hansen, ank. Riga 1./9. — **Tyskland**, Danstrup, ank. Stettin 13./9. — **Belgien**, Nielsen, ank. Dordrecht 14./9. — **Dronning Olga**, Petersen, ank. Kronstadt 9./9.

H. Kirschner. **Nivington**, Svendsen, afg. Riga 10./9. til London. — **Washington**, Nielsen, ank. Harburg 13./9.

Skandia. **Gulfaxe**, Ankersen, ank. Raumo 14./9. — **Skinfaxe**, Vilandt, afg. Leith 14./9. til Kjøbenhavn. — **Rimfaxe**, Faber, ank. Lappvik 11./9. — **Schach Steenberg**, Theiland, ank. Kjøbenhavn 16./9.

Dansk Dampskibsselskab. **Otto Rud**, Hauch, ank. Rouen 11./9. — **Hørik Bjørke**, Hansen, afg. Ostende 13./9. til Tyne. — **Ove Gjedde**, Jans, ank. Riga 12./9.

Frem. **Austa**, Bagger, ank. Libau 14./9. — **Freja**, Nielsen, afg. Duzig 13./9. til Moss. — **Vera**, Thing, afg. Libau 11./9. til Antwerpen.

Ocean. **Norman**, Rosbæk, ank. Riga 7./9. — **Allan**, Nielsen, ank. Aarhus 14./9.

Dannebrog. **Amalienborg**, Petersen, ank. Ghent 15./9. — **Brattingsborg**, Suenson, afg. Archangel 15./9. — **Flynderborg**, Andersen, ank. Stettin 7./9. — **Fredensborg**, Fischer, afg. Jacobstad 11./9. til Tyne. — **Frederiksborg**, Albertsen, ank. Narva 4./9. — **Jømsborg**, Mathiesen, afg. Sunderland 15./9. til Kjøbenhavn. — **Kronborg**, Jensen, ank. Hamburg 5./9. — **Rosenborg**, Schultz, ank. Memel 11./9. — **Skandorborg**, Jensen, ank. Uleåborg 5./9. — **Stegelborg**, Lund, ank. Petersborg 7./9. — **Stjerneborg**, Lund, afg. Burntisland 11./9. til Kronstadt. — **Søborg**, Hansen, ank. Lübeck 10./9. — **Uranienborg**, Schmidt, afg. Hull 12./9. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. **Guldborg**, Ørbeck, afg. Petersborg 9./9. til Ghent. — **Klampenborg**, Winther, afg. Rotterdam 14./9. til Blyth. — **Marselisborg**, Larsen, afg. Huelva 15./9. til Mariepol. — **Silkeborg**, Pedersen, afg. Hungerburg 12./9. til West Hartlepool. — **Skodsborg**, Agerlin, ank. Königsberg 14./9. — **Tuborg**, Schmidt, afg. Stettin 14./9. til Kristinestad. — **Uifs-**

borg, Møllerup, afg. Cardiff 11./9. til Livorno. — **Vordingborg**, Palsbo, afg. Lovisa 14./9. til Ghent.

Neptun. **Aggersborg**, Jørgensen, ank. Kronstadt 12./9. — **Dansborg**, Kühl, afg. Hungerburg 13./9. til Ghent. — **Jægersborg**, Larsen, ank. Libau 13./9. — **Kallundborg**, Nielsen, ank. Sunderland 6./9. — **Taaruborg**, Matzen, ank. Ghent 14./9.

Høneborg. **Høneborg**, Christiansen, ank. Riga 10./9.

Skakkeborg. **Skakkeborg**, Grove, ank. Petersborg 12./9.

Skjoldborg. **Skjoldborg**, Sørensen, afg. Santandor 11./9. til Lübeck.

Svendborg. **Anna Mærsk**, Møller, ank. Odense 15./9. — **Peter Mærsk**, Borgesen, afg. Petersborg 12./9. til Ghent.

Havet. **Fyen**, Andersen, ank. Rotterdam 14./9.

Rossia. **Generalkonsul Elissejeff**, Kofoed, ank. Stottin 14./9.

Era. **Energi**, Svane, ank. Blyth 12./9. — **Emanuel**, Hansen, ank. Burntisland 13./9. — **Enigheden**, Jensen, ank. Hull 15./9.

Dania. **Ely**, Meinertz, ank. Rouen 10./9. — **Ingrid**, Winther, afg. Hull 11./9. til Kiel. — **Fanny**, Eriksen, ank. Hørnesund 15./9. — **Lilly**, Nielsen, ank. Ostende 13./9. — **Alexy**, Lorentzen, ank. Lübeck 8./9. — **Dagny**, Sørensen, afg. Toruń 9./9. til Gijon. — **Mary**, Clausen, pass. Helsingør 15./9. for Königsberg.

Sejlskibe.

Esbjerg. **Ætina**, Pedersen, ank. Esbjerg 11./9.

Renne. **Gudmund**, Petersen, ank. Kalmar 6./9. — **Magnus**, Hansen, ank. Kalmar 5./9. — **Herman Olsen**, Hintze, ank. Stolpemünde 5./9. — **Kastor**, Clausen, ank. Stockholm 5./9. — **Næstved**, Rasmussen, ank. Swinemünde 11./9. — **Argus**, Holm, ank. Karlskrona 11./9.

Svendborg. **Ane**, Jørgensen, ank. Piteå 7./9. — **Valdemar**, Andreasen, ank. Piteå 7./9. — **Iris**, Hansen, ank. Fécamp 9./9. — **Severine**, Hansen, ank. Karlshamn 9./9. — **Ariel**, Ravnemoose, ank. Lissabon 10./9. — **Garibaldi**, Jørgensen, ank. Reval 9./9. — **Newsky**, Nielsen, ank. Riga 10./9. — **Lindhardt**, Madsen, ank. Hull 9./9. — **Dagny**, Rasmussen, ank. Odense 11./9. — **Urda**, Olsen, ank. Folkestene 11./9. — **Delos**, Andersen, ank. Boness 13./9. — **I. Lotz**, Hansen, ank. Swinemünde 13./9. — **Fanny**, Hansen, ank. Kjøbenhavn 13./9. — **I. M. Nielson**, Eriksen, ank. Kjøbenhavn Red 12./9. — **Vera**, Jensen, ank. Sundsvall 13./9. — **Almu**, Hansen, ank. Invergardon 12./9. — **Hortha**, Hansen, ank. Bandholm 12./9. — **Frits Emil**, Nielsen, ank. Kjøbenhavn Red 13./9. — **Pallesen**, Jensen, ank. Kjøbenhavn Red 13./9. — **Skjold**, Larsen, ank. Flensborg 13./9. — **Lars Jørgensen**, Jørgensen, ank. Kiel 11./9. — **Zenitha**, Jeusen, ank. London 13./9. — **Jørgen Ring**, Fisker, ank. Langeland 10./9. — **Fædros Minde**, Nielsen, ank. Petersborg 10./9. — **Guldborg**, Jørgensen, ank. Folkestene 11./9. — **Apollo**, Nielsen, ank. St. Ybes 10./9. — **Martin**, Vilde, ank. Kiel 10./9. — **Doris**, Kobke, ank. Invergardon 11./9. — **Fylla**, Rasmussen, ank. Fovey 14./9. — **Valkyrien**, Hansen, ank. Wemyss 13./9. — **Meta**, Møller, ank. Briton Ferry 14./9. — **Solon**, Rasch, ank. Aalborg 14./9. — **Vesta**, Poulsen, ank. London 14./9. — **Severine**, Hansen, ank. Swinemünde 15./9. — **Standard**, Rasmussen, ank. Charlestown (Cornwall) 15./9. — **Ellen Kirstine**, Petersen, ank. Helsingør Red 15./9.

Era. **Emilie**, Friis, ank. Erikshale 13./9. p. R. t. Geestemünde. — **Mette**, Andersen, ank. Leith 12./9. — **Christiane**, Bager, ank. Landskrona 12./9. — **Era**, Christensen, ank. Toyne 12./9. — **Emilie**, Hansen, ank. Kjøbenhavn 12./9. — **Saga**, Ohlsen, ank. Chatham New Brunsvik 13./9. — **Mindte**, Rasmussen, ank. Swinemünde 13./9. — **Karen**, Boye, ank. Æroskjøbing 12./9. — **I. A. Kromann**, Christensen, ank. Kjøbenhavn Red 12./9. p. R. t. Cadix. — **Amor**, Rasmussen, pass. Dungeness 10./9. vestg. — **Gloria**, Fabricius, ank. Aalborg 13./9. — **Habil**, Rasmussen, ank. Rufisque 13./9. — **Jørgen Olsen**, Christensen, ank. Laguna de Terminos 13./9. — **Arken**, Christensen, ank. Falmouth f. O. 13./9. — **Albertine**, Madsen, ank. Boness 13./9. — **Alf**, Hansen, ank. Wisnar 13./9. — **Uffe**, Andersen, ank. Kjørteminde 13./9. — **Herkules**, Bager, ank. Pillau 14./9. — **Th. Lohse**, Boye, ank. West Wemyss 14./9. — **Ellen**, Lauritzen, ank. Karlskrona 15./9. — **Maren**, Albertsen, ank. Skejfteå 15./9. — **Abba**, Petersen, ank. Dysart 14./9. — **Genius**, Bastrup, ank. London 14./9. — **Majus Bay**, Friis, ank. Karrebæksminde 14./9. — **Frederik & Ane**, Andersen, ank. Dieppe 14./9. — **Kirstine**, Rasmussen, ank. Wemyss 14./9. — **Mariane**, Andersen, ank. Kjøbenhavn 15./9. — **Veritas**, Staugaard, er ank. til Casablanca. — **Alf**, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn Red 14./9. p. R. t. Bridport. — **Diana**, Hansen, ank. Kjøbenhavn Red 14./9. p. R. t. Lynton. — **Høkla**, Hermansen, ank. Kjøbenhavn Red 14./9. p. R. t. St. Valery.

INDEHOLD

Kjøbenhavn, d. 17. September 1909. — The Baltic and White Sea Conference. — So- og Handelsretsdomme. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadene Fører tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

Iste Klassees Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 221.

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. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

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.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Kbh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telf. 3283

Udkommen er og faas i alle Boglader:

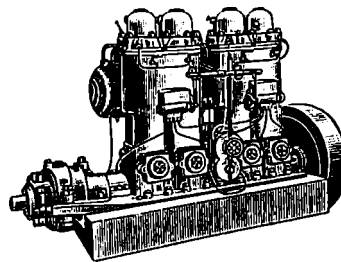
Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tilleges Boghandel.



Lysekil Motoren „SKANDIA“

er den bedste og billigste Skibsmotor.

— Aarstilvirking over 10 000 HK. —

Lysekil Motorfabrik, Sverige.

(Skandinaviens største Skibs- og Baadmotorfabrik.)

Ingeniør Helge Stabell

Hobrogade 10. København Ø.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadr. „Skibstabel“.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

„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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 72.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 21. September 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlæve). Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min Illustrerede Prislste.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovieringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«



Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdels hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Privat Telegraf-Code,
let og besparende Forbindelsesmiddel mellem Søførende og Hjemmene.
Prisen er Kr. 1,50 pr. enkelt Eksemplar.
Faaes ved Høivendelse til „Dansk Søfartstidende“s Kontor,
St. Annæ Plads 26 eller gennem Boghandlerne.

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.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juulsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.


med Kew Certifikat 100 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

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“.

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe. Telef. 9052

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Bredsdorffs Strandingsbøje
Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvebringelse 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«

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

V. Larsen. Fedevarerforretning. Griffenfeldtsgade 45. Telf. H 1834.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „BARET“, 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 Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Pladsen som Fører

af Randers Havns Bugser- og Isbryderbaad „Bjørn“ ønskes snarest besat med en Skibsfører, der tidligere har været i lignende Virksomhed. Lønnen er 1600 Kr., stigende til 2200 Kr. aarlig samt c. 200 Kr. i Procenter. Ansøgninger, bilagte med anbefalinger og de nødvendige Oplysninger, indsendes til

Randers Byraads Havneudvalg.

HELGE STABELL

Skibingenior

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.
Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Water clerk!

Som saadan kan en energisk Mand faa Plads i en større Søkebstad. Billet, mrk.: „362“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)

Skibsmægler.

Telegr.-Adr.: „Baltcon“.
„Lagerqvist“.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp- sandgravereu „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton- grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksbl. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.



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

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 9524.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

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 Søuhre.

Kjøbenhavn, d. 21. September 1909.

Midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie. Efter hvad vi erfarer, har Forhandlingerne med den britiske Regering om dens officielle Anerkendelse af de danske Lasteliniereregler bevirket en ikke uvæsentlig Forsinkelse i de danske Myndigheders Forarbejde ved Udstedelsen af Fribordsbreve.

Selvfølgelig vil denne Forsinkelse ikke kunne medføre nogen som helst Ulempe for Skibsfarten, hvad Forholdet til de danske Myndigheder angaar, men idet den 1. Oktober nu er rykket os saa nær ind paa Livet, vil det dog maaske være tilraadeligt for Skibe, der ikke i Forvejen er forsynet med Fribords-Certifikat, og som gaar i Fart paa britiske og franske Havne, at træffe Foranstaltninger til at forskaffe sig et Board of Trade- eller Veritas-Certifikat fremfor at udsætte sig for eventuelt Spild af Tid ved at afvente Udstedelsen af det danske Fribordsbrev.

Ved Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbunds Generalforsamling i Svendborg i Lordags vedtoges følgende Resolution:

»I Tilslutning til det paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Aarhus den 3. Juli d. A. enstemmigt udtalte Ønske om at søge Arbejdet angaaende en Sæmmenslutning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund fremmet i Udvalg, anmoder Generalforsamlingen Repræsentantskabet om, at dette Ønske imødekommes. Generalforsamlingen udtaler endvidere Haabet og Ønsket om, at Udvalgets Arbejde maa blive hurtigst fremmet, og at det maa lykkes at opnaa et for vor Sejlskibsfart heldigt Resultat«.

»Ærø Avis« meddeler, at Resolutionen vedtoges med 20 Stemmer, og at Svendborg-Rederne afholdt sig fra at stemme.

I sidste Nummer af Bladet fandtes, som det vil erindres, en lille Notits af Navigationslærer Th. P. Funder i Anledning af vor Anmeldelse af den ny Udgave af »Praktisk Navigation«. Til denne Notits havde vor Anmelder ønsket at knytte et Par Linier, men ved en beklagelig Ombrydningsfejl er disse faldet ud under Rentykningen.

Vi gengiver i den Anledning nedenstaaende saavel Forfatterens Notits som Anmelderens Bemærkninger:

I en Anmeldelse af »Praktisk Navigation« i *Dansk Søfartstidende* af 7. ds., forekommer følgende Passus: I Mod-sætning hertil skal anføres, at en saa sammentrængt Bog ikke behøver en Sætning af følgende Art (Pag. 56): »Forskellen findes ved at sætte det mindste Tal under det største og subtrahere.« Det ser her ud, som om Anmelderen har været af den Anskuelse, at Forfatteren har ment det nødvendigt at give Anvisning paa almindelig Subtraktion, og Bladets Læsere maa af den løsrevne Sætning faa samme Indtryk. Jeg mener derfor, der kunde være nogen Anledning til at henlede Opmærksomheden paa, at ovenstaaende Sætning, der omhandler Sammenkobling, i Bogen umiddelbart er efterfulgt af følgende: »Navnet paa den forandrede Bredder og Afvigningen fremgaar da ligefrem af den paagældende Rubriks Navn.«

Th. P. Funder.

Vi har ingenlunde overset de af Hr. Funder citerede Linier, og vi maa stadig hævde det urimelige i deres Tilstedeværelse i hans Bog, som med Hensyn til Fremstillingens Knaphed paa adskillige Steder i en betænkelig Grad nærmer sig Grænserne for det tilladelige.

Bemærkningen, som vi paatalte, er selv med sin Tilføjelse aldeles unødvendig. — De Fejl, som den skal forebygge, forekommer saa godt som aldrig, thi ethvert Menneske, som ikke er særlig begavet, vil af sig selv sætte de mindste Tal hen under de største, naar han under Sammenkoblingen skal subtrahere og undgaar saaledes — selv om han regner uden mindste Eftertanke — Fejlen, og end ikke den særligt Begavede — for hvem Anvisningen vel næppe er bestemt — vil falde paa at skrive de største Tal under de mindste.

Vi er overbevist om, at Hr. Funder har set mange Fejl i Bestikregning, og at han vil faa adskillige at se, som kunde være undgaaet, om hans Bog havde indeholdt en fyldigere Forklaring; men vi tvivler om, at han nogen Sinde har set den Fejl, som den anførte Bemærkning efter hans Mening skal tjene til at forebygge.

R e d.

Vi har modtaget følgende:

Da det hvert Aar hænder, at Førere baade af Dampere og Sejlskibe bestemt til Wartsala (Åbo Distrikt), faar en fejlagtig Forestilling om, hvor Wartsala er beliggende, paa Grund af gamle Søkort, saa tillader undertegnede sig at gøre Redere og Skibsførere opmærksom paa, at Skibe, som er bestemt til denne By, bør søge Utö eller Hangö, forsaavidt de ikke kommer fra Nord, for da bør de søge Enskär.

Skibe, som kommer fra Udlandet via Enskär, maa anløbe Åbo for Toldvisitation, hvilket undgaas, hvis Utö eller Hangö passeres. Indenfor Enskär ligger en Ø, som kaldes Wartsala, men dette er ikke Wartsala Savværk. Dette er beliggende midt imellem Åbo og Hangö.

E d w. L a g e r q v i s t,
Skibsmægler, Åbo.

International Søretskoneference. Bryssel, 17. Septbr. (Ritz. Bur.) Efter Indbydelse af den belgiske Regering sammentræder den 28. ds. her en international Konference, der skal forhandle om Tilvejebringelse af internationale Retsregler paa specielle Omraader af Sørletten.

Danmark repræsenteres paa Konferencen af Direktør Carl Will og Professor L. A. Grundtvig.

Redningsvæsenet. Marineministeriet har fra 1. Oktober d. A. ansat Lodsoldermand ved Frederikshavns og Hirtsholmenes Lodserier, Peder Kjelder Nielsen, Dømd. og R. af Db., som Bestyrer af det norrøjske Redningsvæsen med Bopæl i Skagen.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Af Forbundets Beretning om Virksomheden fra den 1. Juli 1908 til 30. Juni 1909 uddrager vi følgende:

I Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund var den 1. Januar 1909 indmeldt 31 passive Medlemmer samt 66,280 Brutto Tons.

Beretningen giver en Oversigt over de Sager, der forhandles paa Aarsmødet d. 25. September 1908*), derunder navnlig Spørgsmaalet om en fælles Overledelse for Forbundet og forskellige udenlandske Foreninger. Under 4. November f. A. tilstillede Forbundet de paagældende Foreninger Udkast til Vedtægter for en saadan fælles Overledelse omfattende Norsk Sejlskibsrederforening, Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg, Verband Deutscher Küstenschiffer, Vestkustens Sjöfarts-

*) Referatet af dette Mødes Forhandlinger findes i *Dansk Søfartstidende* Nr. 60 for 29. September, 1908.

förening samt Forbundet selv. Af de indløbne Svar fremgik det imidlertid, at Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartryg ønskede at diskutere Sagen paa Forbundets Aarsmøde i indeværende Aar, i hvilken Anledning Forbundet har maattet udsætte Sagen.

Endvidere omtaler Beretningen Spørgsmaalet Fragtspekulerende Mæglere, særlig med Henblik paa Forholdene i Königsberg, Undervægt ved Udlosning af Fisk i Middelhavshavne samt Planen om en Sammenslutning mellem Forbundet og Dansk Sejlskibsrederi-Förening.

Regnskabet.

Indtægter.			
Restancer for 1908:			
Aktive Medlemmer.....	722.08		
Senere indmeldt.....	4.30		
		726	38
Indbetalt Kontingent for 1909:			
Aktive Medlemmer.....	4749.60		
Passive Medlemmer.....	510.00		
		5259	60
Indvundne Renter.....		111	81
Medlemmernes Tilgodehavende pr. 30. Juni 1908.....		3497	38
	Kr.	9595	17
Udgifter.			
Administrationsudgifter:			
Lønninger.....	2300.00		
Rejseudgifter.....	1252.56		
Kontorudgifter.....	1359.68		
		4912	24
Indestaaende i Privatb. pr. 30. Juni 1909.		4663	16
Kassebeholdning pr. 30. Juni 1909.....		19	77
	Kr.	9595	17

Forbundets Formue udgjorde d. 30. Juni 1909 Kr. 4,682.93.

Officers Messages.

Fra en farende Dampskibsfører har vi endvidere modtaget følgende:

Efter at mit første Indlæg om denne Sag var skrevet, har jeg hos The Secretary of Lloyds søgt yderligere Oplysning, og som Svar modtaget følgende:

»In reply to your letter of the 30th ult., I beg to inform you, that Masters of Foreign Vessels can have reports telegraphed to their private address from Lloyds's Signal Stations in the United Kingdom, and certain Foreign Stations directly under the control of the Committee of Lloyds, such as Gibraltar, Malia etc. at cost of telegram only, if the information is required to be telegraphed, or gratis if sent by post. We are unable to extend the arrangement to the Danish Government Signal Stations since we do not receive telegraphic advices from these Stations.

If you wish reports sent to your private address from Lloyds Signal Stations by telegraph, I should be glad if you would furnish me with particulars of the address, and remit a deposit of say, £ 1, from which to prepay the cost of the messages.

Det fremgaar altsaa deraf, at danske Skibsførere kan sende Oplysning til Hjemmet om, naar Skibet passerer en af Lloyds's Signalstationer ved, at sende en skriftlig Henvendelse til »The Secretary Lloyds (D 1) Royal Ex-

change London E. C.» og samtidig deponere et passende Beløb, hvis Efterretningerne ønskes videre besørget ad telegrafisk Vej.

Af Skrivelsen fremgaar det endvidere, at der ikke ved Lloyds Assistance kan skaffes Underretning til Føernes Familie om Skibe, der passerer de danske Signalstationer, fordi den nævnte Institution ingen Meddelelse modtager fra Statens Signalvæsen; men det vilde unægtelig ogsaa være paafaldende for danske Skibsførere at benytte denne Omvej til Udveksling af Meddelelser mellem Landsmænd, og forhaabentlig vil det heller ikke blive nødvendigt; da Sagen jo kun er afhængig af de interesse-rede Autoriteters gode Vilje.

Det er mulig, at ikke alle Skibsførere sætter Pris paa saadanne Meddelelser, men de fleste vil uden Tvivl med Taknemlighed benytte sig deraf.

I Haab om, at der maa blive vist Sagen den nødvendige Opmærksomhed, henstilles den herved til rette Vedkommendes Velvilje og Omsorg.

P. Hedegaard.

Kostreglementet.

En Skibsfører skriver til os fra St. Ybes:

I Dansk Søfartstidende Nr. 61 d. A. har en Indsender, undertegnende sig »Trampskipper«, faaet oplaget en Artikel under ovenslaaende Overskrift, hvori han (sandsynligvis med en snarlig Revision af det nugældende Reglement for Kosten om Bord i danske Skibe for Øje) gør Tilløb til et Forslag om, hvorledes Kostreglementet i ny Skikkelse skulde eller rettere sagt burde se ud.

Det synes næsten, som den ærede Indsenders gode Hjerte og Omsorg for Sømandens Forplejning om Bord her er løbet noget af med ham, idet en saadan Ordning, som han vil slaa til Lyd for, uden Tvivl vil komme paa Skibenes Bekostning og forøge de alt i Forvejen tryk-kende Byrder, som hviler paa Skibsfarten, uden at det i mindste Maade kan ses, at det tiltrænges.

Den ærede Indsender mener, at det ikke vil fordyre Kostholdet i nogen væsentlig Grad, jeg tror det modsatte.

Naar Uddelingen efter det nu gældende Reglement finder Sted, da udgør den daglige Kost omkring 104 Øre pr. Mand om Dagen, og skal nu yderligere alle de forskellige af Indsenderen nævnte »konserverede Sager« ogsaa uddeles efter en passende Skala, er der ingen Tvivl om, at det vil fordyre det daglige Underhold til Mandskabet betydeligt, og det skal snart vise sig, at de ærede Herrer Dampskibsførere, som har Kosten selv, vil blive blandt de første til at forlange Tillæg paa Kostpengene for Mandskabet af deres Rederier.

Den ærede Indsender bemærker, at varm Mad tre Gange om Dagen burde enhver dansk Skipper sørge for, at Mandskabet fik. Aa ja! det var jo ikke saa galt, men er det nogen Nødvendighed? Jeg indser det ikke.

Om Bord i Dampskibe kan det vel tildels overholdes, men i Sejlskibe bliver Forholdet et andet, dels fordi man her ofte træffer nogle Drengesom Kokke, som i ubevogtede Øjeblikke kaster, hvad der er tilovers fra Middagen over Bord, for at slippe for den Ulejlighed at opvarme det til om Aftenen, dels fordi det til Tider kan være umuligt at faa det lavet, idet der ofte under daarlige Vejrforhold i Søen kan gaa Dage, hvor man maa være glad for at faa varm Mad én Gang om Dagen, endside tre Gange.

Hvad Kostreglementet paa Sundholm, alias Ladegaarden, angaar, da kender jeg ikke noget til det, men efter det af den ærede Indsender anførte Forhold, er det jo let at forstaa, at Sundholm i Almindelighed hele Aaret rundt

har alle Pladser besat, det maa jo være en hel Svir at kommer dér for de Individder, som ikke selv gider arbejde for Føden.

Nej skal Kostreglementet i en nær Fremtid komme til Revision, da vil jeg meget anbefale, at det ikke i væsentlig Grad kommer til at afvige fra det nu gældende, det er absolut ikke nødvendigt og paafører kun Skibsfarten forøgede Udgifter.

Naar sund og god Proviant (hvad jo efter Reglementet alt skal være, som hedder Proviant om Bord) uddeles i Følge det gældende Reglement, da faar enhver Mand en god, sund og nærende Kost, hvilket Sømandens i Almindelighed kærnesunde Udseende noksom borger for.

S e j l s k i b s f ø r e r .

Svensk Sørettsdom.

Et Rederi ansvarlig for en forulykket Loda.

Om Eftermiddagen den 6. Maj 1905 forlod en Rederi-Aktieselskabet Sigurd i Malmø tilhørende Damper »Gunhild« Havnen ved Åhus med Lodsformand Petrén om Bord. Damperen slæbte i en Line en aaben Lodsbaad efter sig, hvori Petréns Medhjælper, Lodslærlingene Wikstrand og Carlberg, befandt sig. Efter at Damperen havde sejlet i omtrent 40 à 45 Minuter og da gjort en brat Vending, bemærkede man om Bord i den, at Lodsbaaden ikke mere var til at se. Hverken Baaden eller Carlberg blev funden senere. Wikstrand blev opdaget som død af en efterfølgende Damper »Nore«. Wikstrands Enke og Formynderen for Ægteparret Wikstrands umyndige Søn søgte da Damperen »Gunhild«s Rederi ved Raadhusretten i Malmø og fordrede, at Rederiet i Overensstemmelse med Bestemmelserne i Sølovens § 8 maatte blive dømt til aarlig at betale Enken en Skadeserstatning paa 800 Kr. fra Wikstrands Dødsdag, til hans Søn kunde ernære sig selv, og derefter 500 Kr. aarlig, da Wikstrands Død er foraarsaget ved Uagtsomhed og Forsømmelighed fra Skibets Side. Klagerne er af den Mening, at Wikstrands Død maa lægges Rederiet til Last, da Damperen »Gunhild« løb med fuld Fart, 11 Sm, uagtet den havde en lille, aaben Baad paa Slæb, og der samtidig var Søgang. Desuden har Kaptajnen og Besætningen paa Damperen forsømt at holde fast Udkig efter Lodsbaaden og har saaledes ikke efterkommet § 9 i Lodsreglementet. Dersom der var blevet holdt fast Udkig, havde Wikstrand kunnet være reddet, da han var en god Svømmer.

Rederiet bestrider, at Wikstrands Død kan lægges Damperens Kaptajn eller Mandskab til Last. Lodserne har selv fremkaldt Ulykken ved den Maade, hvorpaa de har fastgjort Slæbelinen i Lodsbaaden. Lodsformand Petrén, paa hvis Kommando Damperen havde foretaget den bratte Vending, bærer Ansvaret for de Manøvrer fra Skibets Side, der muligvis kan have bidraget til Ulykken.

Kaptajnen paa Damperen har forklaret følgende:

Ved Damperens Afgang fra Åhus befandt Lodsformand Petrén sig om Bord og skulde efter Aftale lodse Damperen til den saakaldte Pallasgrund, omtrent 12 Sm fra Afgangshavnen. For at tage Petrén tilbage fulgte en lille, aaben Lodsbaad af c. 18 Fods Længde med, i hvilken Lodslærlingene Wikstrand og Carlberg befandt sig. Den omtalte Baad blev taget paa Slæb, da Damperen satte sig i Bevægelse, ved Hjælp af en Manilatrosse, som 2den Styrmand paa Damperen havde kastet ned til den. Baaden kom derved i en Afstand fra Damperen af c. 20 Favne. Damperen gik ud af Havnen med langsom Fart. Vinden var ØSØ. Da Damperen kom udenfor Havnen i den aabne Sø, stod der saa stærk en Dønning, at Damperen slingrede noget. Farten blev nu sat op til halv Kraft og senere, efter Aftale med Lodsen, til fuld Kraft

for bedre at kunne styre Damperen; Farten var vel da c. 6 Sm. Kort førend der blev kommanderet fuld Kraft fremad, har Kaptajnen befalet Messedrengen at give Styrmanden Besked om at være opmærksom paa Lodsbaaden. Lodsen har imidlertid ganske uformodet og uden at varsko Kaptajnen kommanderet »haardt Styrbord«, hvilken Ordre straks blev adlydt af Rørgængerene og bevirkede, at Damperen hurtigt ændrede sin Kurs og derefter gik i en Retning, der næsten dannede en ret Vinkel med den tidligere Kurs. Lodsen har som Grund til denne Manøvre angivet, at Røgen fra den bagefter kommende Damper »Nore« havde belaget ham Udsigten til de paa Land staaende Dagmærker. Kaptajnen, der var kommet i Tvivl om, at Lodsens Styring var rigtig, var et Øjeblik traadt ind i Bestiklukafet for paa Søkortet at overbevise sig om Udstrækningen af en i Nærheden værende Grund. Under dette er Skibets Fart blevet mindsket af Lodsen, men senere igen sat op til halv Kraft, efter at Damperen havde passeret Grunden. Da Damperen passerede et i Nærheden værende Sømærke, meddelte 1ste Styrmand, at Lodsbaaden, som man havde paa Slæb, ikke mere kunde ses. Kaptajnen lod da Bugserinen hale ind, hvoraf det fremgik, at Lodsbaaden havde mistet denne. Ved Enden af Bugserinen sad den Ringbolt af Jern, til hvilken denne havde været befæstet. Damperen stoppede da straks og satte en Baad ud. Damperen »Nore« laa med stoppet Maskine paa det Sted, hvor »Gunhild« havde foretaget den bratte Vending, og Lodsen Wikstrands Lig blev af »Nore«s Besætning fundet omtrent paa dette Sted. Hvad angaar Aarsagen til Ulykken, er Kaptajnen af den Mening, at Lodsbaaden efter al Sandsynlighed er kæntræt ved den bratte Vending, som Damperen foretog, da Lodsen kommanderede »haardt Styrbord«. Slæbelinen var nemlig ikke fastgjort paa den brugelige Maade, det vil sige skaaret gennem en Ringbolt foran i Baaden og derefter kastet om en Klamp midtskibs, hvor en Mand da fastholder Tampen og, om det behøves, kan affire Bugserinen.

Da Ulykken ikke er foraarsaget af Kaptajnen eller af Besætningen, paastaar Kaptajnen, sig, Rederiet og Besætningen frikendt for ethvert Ansvar.

Efter at begge Parters Vidner var afhørt, afsagde Raadhusretten den 23. Januar 1907 følgende Dom:

Raadhusretten anser det ganske vist ikke som bevis, at Lodsbaadens Kæntring ved den nævnte Lejlighed har været en Følge af Fejl eller Forsømmelighed fra Damperen »Gunhild«s Kaptajns eller Besætnings Side; men formener, at Ulykken i første Linie maa tilskrives den Maade, hvorpaa de i Baaden værende Lodser Wikstrand og Carlberg har fastgjort Slæbelinen. Da det dog imidlertid er bevis, at 2den Styrmand, — efter at Lodsformand Petrén havde overtaget Lodsningsen af Damperen, er blevet anmodet om at holde Udkig med den bugserede Lodsbaad, og at Kaptajnen ved en Messedreng har givet Styrmanden yderligere Paalæg i Overensstemmelse hermed, — og da Styrmanden, efter at han har tilkastet Lodsbaaden en Trosse og har set, at denne blev fastgjort i samme, har ophørt med at holde yderligere Udkig med Baaden, naar undtages, at han i ét Tilfælde har set efter, at Trossen ikke blev uklar af Skruen, og derfor ikke har bemærket, at Baaden kæntræde, — og da det maa antages, at Wikstrands Liv kunde have været reddet, hvis man om Bord i Damperen straks havde bemærket, at Baaden kæntræde, og straks havde truffet de fornødne Foranstaltninger for at redde Lodserne, — og da denne Forsømmelse fra Styrmandens Side maa anses som en medvirkende Aarsag til Wikstrands Død, — og da Damperens Rederi i Følge Sølovens § 8 hæfter med Skib og Fragt for Følgerne heraf, — saa bestemmer Raadhusretten i Henhold til nævnte Lov-Paragraf og til §§ 1 og 4 i 6. Kapitel af Straffeloven, at Damperen »Gunhild«s Rederi lovlig er forpligtet til med Skib og Fragt at indestaa for Betaling af en efter Omstændighederne fastsat aarlig Skadeserstatning af 300 Kroner, regnet fra 6. Maj

1905, hvilken Erstatning betales kvartalsvis med to Tredjedele eller 200 Kr. til Wikstrands Enke, saa længe hun forbliver ugift, og én Tredjedel eller 100 Kr. til hans Søn, til han har naaet sin 18de Aar eller kan sørge for sig selv; desuden har Rederiet at erstatte Klagerne Processens Omkostninger med 500 Kr.

Parterne appellerede begge denne Dom til Skaane og Blekinges Hofret, der d. 22. November samme Aar stadfæstede Dommen. Rederiet forfulgte imidlertid Sagen videre; men Højesteret har nu forkastet Rederiets Appel og yderligere paalagt det at betale 175 Kroner i Procesomkostninger for Højesteret.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der fremdeles ikke nogen Svingninger af Betydning. Danmark har meget lidt at byde paa, og Kornlasterne lader fremdeles vente paa sig. Tyskland har enkelte Kornlaster til England, men Raterne er fremdeles lave og lønner ikke Forsejling. Rusland har nogle faa Træ- og Oljekage-Laster, hvoraf der sluttet enkelte til ikke egentlig lave Rater fra Losselhavn. Fintand og Bottenhavet er mat, og der fremkommer kun ganske enkelte ny Laster. Vestsverig og Østnorge er fremdeles mat, og der sluttet kun ganske enkelt Fragt fra disse Havne. Forholdene i denne Fart er saaledes gennemgaaende slæbende, saa at det har sine Vanskeligheder at placere Skuderne.

Returfragter Vest fra er snarest færre, dog er der ikke egentlig Mangel paa Laster, idet Norge og Tyskland har Anvendelse for en Del Tonnage for Kul Clay og Forderstoffer.

For de mindre Skibe er det stadig smaat med Tilbud af Ladninger: Tyskland er saaledes ikke meget bedre siden sidste Beretning; Königsberg noterer 5 M., Danzig 5 à 5 $\frac{1}{4}$ M. (pr. Oktober), Rostock slutter til 3 $\frac{1}{4}$ M. og Stralsund til 3 $\frac{1}{2}$ M., Greifswald 4 M. Stettin er ret fast, hvorimod Wismar er lidt slovere for prompte Ladninger. Hamburg er ligeledes fast, og der skal være sluttet til omkring 5 M. Rusland er vedblivende meget rolig, og der kommer kun faa Ladninger i Markedet til Østersøen. Med Hensyn til Sverig meddeles, at Arbejdet ved Cementfabrikerne i Limhamn, Klagshamn, Åhus, Sølvborg, Degerhamn og Wisby nu gaar sin sædvanlige Gang; ogsaa med Stenlasterne gaar det nogenlunde, men Forholdene er i det hele langt fra stabile. Foruden de i forrige Beretning nævnte Noteringer kan anføres fra Lysekil til Elbing 4 $\frac{1}{2}$ M., Königsberg, Hamburg 4 M., Kiel 3 $\frac{1}{2}$ M.

Norge udbyder atter nogle Ladninger Feldspath til Stettin 4 $\frac{3}{4}$ à 5 M., men har ellers intet af Interesse.

Danmark har ikke fremvist nogen Forandring, og der foregaar endnu ingen Afskibninger af nyt Korn af nogen Betydning: af Kjøbenhavn sluttet fra ventende Dampere for Hvede bl. a. til Randers 12 $\frac{1}{2}$ Øre, Landskrona 7 $\frac{1}{2}$ Øre.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juli Maaned 1909. Der er anmeldt ialt 555 Havarier mod 464 i samme Maaned 1908, deraf 421 Dampskibe og 134 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 151, Sammenstød 147, Anløbning af Nodhavn 34, Maskinskade 68, beskadiget af Is 6, af Ild 21, af baardt Vejr 65, forskellige Aarsager 61, forsvundet 1, sunket 1. Ialt 41 Skibe er anmeldt totalt forlist mod 46 i samme Maaned 1908, deraf 18 Dampskibe og 23 Sejlskibe. Aarsagerne har

været: Stranding 19, Sammenstød 3, beskadiget af Ild 2, forskellige Aarsager 1, sunket 6, forladt 4, Kondemnation 6.

Fortuna, Skonnert af Nyborg, en d. 15. ds. paa Rejse fra Kraunitze til Ono blevet pnaasjet af 3/m. Skonnert »Asta« af Thuro, paa Rejse fra Sverig til Flensborg. Ved Pnaesjlingen, der skete i Langelandsbølltet, fik »Fortuna« en Del Skade paa Forskibet samt mistede Bovspryd og Fornigning og maatte indbugseres til Nyborg.

Josey, Dpsk. af Kjøbenhavn, har under Forhaling i Kemi med fuld Ladning Træsnaet Skruen af. »Neptun«, Stockholm, assisterer. Skibet er bestemt til Rouen.

Proven, Skonnert af Ronne, kom d. 14. ds. ved Udsejlingen fra Stettin med en Ladning Linsæd i Kollision med en Lægter, som havde en Parladning Hvede inde. Lægteren fik et Hul i Siden, hvilket bevirkede, at den sank i Løbet af kort Tid. Besætningen blev reddet om Bord i Skonnerten.

St. Helena, Dpsk. af Trondhjem, kom d. 18. ds. paa Grund paa Nordsiden af Hveen. Skibet var paa Rejse fra Aalborg til Riga med en Ladning Kridt.

Subernich, Dpsk. af Libau, kom d. 18. ds. i Ballast i tæt Taage paa Grund Syd for Kronborg; kom med Assistance af Svitzers flot d. 19. ds. og stod ind til Helsingør for Undersøgelse.

Georg, Dpsk. af Odense, har d. 17. ds. paa Rejsen fra Aalborg til Leith kollideret med en Galease udfor Hals. Galeasen sank; Besætningen, tre Mand, blev reddet. »Georg« tog ingen Skade og fortsatte Rejsen.

Volmer, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 19. ds., paa Rejsen fra Grimsby til Pernau med en Ladning Kul, kommen paa Grund paa Hoborg. Skibet løkker, har rekvireret Assistance, maa kaste af Ladningen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Helgenæs« tilhørende Dampskibsselskabet Helgenæs, Dagelykke, er i Folge »Ero Avis« bleven solgt til Ingeniør Eng, Kjøbenhavn, for en Købesum af Kr. 1,600. Damperen, der maaler 76 Brutto- og 33 Netto-Reg.-Tons, kobtes i sin Tid af Aarhus Bugtens Dampskibsselskab for Kr. 10,000.

Den 18. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampersat i Vandet. Skibet, der fik Navnet »Prachatipok«, bygges til Aktieselskabet Det ostasiatiske Kompagni og er bestemt til Kystfart paa Ostindien.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik i Nakskov

Faas i alle Skibsprovinsteringsforretninger samt hos Enceforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Posidon«. Levstræde 9. Telefon 6026.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankøder, Staalrosser, Køøjer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

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 Mølkfabrik.

Fabrik: Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Ainaliegade 22. Telef. 273.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph, Andersen, Schuher, ank. London 12./9. — Alexandra, Nielsen, afg. Petersborg 19./9. hertil. — Algarve, Borries, afg. herfra 17./9. til Barcelona. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Trondhjem 17./8. — A. N. Hansen, Panske, afg. Havre 19./9. hertil. — Antwerpen, Madsen, afg. Piræus 18./9. til Salonica. — Arkansas, Petersen, afg. Belfast 17./9. hertil. — Arno, Strubberg, afg. Dartmouth 17./9. til Genoa. — Aurora, Fischer, afg. herfra 18./9. til Revat. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Casenes 16./9. hertil. — Beira, Lunge, ank. Riga 18./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 19./9. til Kristiania. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Rfsø 18./9. — Christian IX, Holm, dokker. — Dagmar, Bogvad, afg. herfra 18./9. til Grimsby. — Douro, Søberg, pass. Brunsbølltet 18./9. for London. — Esbjerg, Strufve,

ank. hertil 19./9 — Florida, Andersen, afg. New York 15./9. til Jacksonville. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 18./9. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 12./9. — Georgios I. Sorensen, ank. hertil 12./9. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 16./9. til Kristiansand. — Heugest, Munck, afg. Petersborg 18./9. til Königsberg. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 17./9. — I. C. Jacobsen, Jacobsen, ank. Havre 19./9. — Jolanta, Simonsen, ank. Antwerpen 16./9. — Kasan, Hansen, ank. Libau 17./9. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 10./9. til Boston. — Kiev, Jorgensen, afg. Gioja 17./9. til Bari. — Kursk, Gommensen, ank. Dunkerque 16./9. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 15./9. — Loire, Craignou, afg. St. Petersborg 15./9. til Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Tarragona 19./9. — Louisiana, Brsted, afg. Dartmouth 11./9. til New York. — L. P. Holmblad, Jon Jonsen, afg. Lissabon 15./9. hertil. — Moskoy, Rasmussen, afg. Riga 18./9. til Dunkerque. — Nicolai II, Clausen Kaas, ank. Antwerpen 13./9. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Rotterdam 18./9. — O. B. Subr, Frisonette, ank. Antwerpen 9./9. — Omsk, Harder, pass. Holtenau 17./9. for Windau. — Osear II, Hempel, afg. Kristiansand 11./9. til New York. — Pennsylvania, Golsche, afg. Newport News 15./9. til Glasgow. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 19./9. for London. — Pregel, Iversen, ank. hertil 20./9. — Riberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 20./9. — Saga, Wiborg, afg. Riga 18./9. til Antwerpen. — Saxo, Gotthardt, afg. herfra 18./9. til Riga. — Seine, Dampt, ank. Petersborg 18./9. — Texas, Lissner, ank. Zarato 6./9. — Tiber, Bech, afg. Gibraltar 17./9. til Marseille. — Tyr, Thanning, ank. hertil 19./9. — United States, Wulff, ank. hertil 14./9. — Viking, Sonne, afg. herfra 19./9. til Vestnorge.

Neptun. Aggersborg, Jorgensen, ank. Petersborg 18./9. — Dansborg, Kühl, afg. Hungerburg 13./9. til Ghent. — Jagersborg, Larsen, ank. Libau 13./9. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjobenhavn 20./9. — Taarnborg, Matzen, afg. Ghent 18./9. til Sunderland.

Honeborg. Honeborg, Christiansen, ank. Ghent 14./9.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Petersborg 19./9. til Calais.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, afg. Santander 14./9. til Herreuwick.

Svendborg. Anna Mærsk, Moller, ank. Odense 15./9. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Petersborg 12./9. til Rotterdam.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Grangemouth 17./9.

Rossia Generalkonsul Elissejeff, Kofeod, afg. Stettin 17./9. til Petersborg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosario 16./9. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 3./9. til Manchester. — Generalkonsul Pallison, Christensen, afg. Belfast 17./9. til Troon. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Hull 11./9. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Manchester 11./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Dunkerque 15./9. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Sunderland 12./9. til Kronstadt. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 15./9. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Methil 17./9. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 16./9. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 14./9. — Nawa, Dahl, ank. Rotterdam 12./9.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Almeria 17./9. — Naney, Th. Nielsen, ank. Cartagena 17./9. — Nautik, N. Nielsen, ank. Blyth 18./9. — Nordsøen, Skou, ank. Reval 18./9. — Noxos, Basse, pass. l'Quessant 17./9. for Lissabon. — Eilon, Hansen, ank. Amsterdam 16./9. — Fylla, Christensen, ank. Kronstadt 15./9. — Cito, Jepsen, ank. Hull 17./9. — Dagman, Mathiasen, pass. Helsingør 16./9. for Sevilla. — Norma, Schiff, afg. Bandholm 15./9. til Liverpool. — Alfa, Lauritsen, pass. Frederikshavn 16./9. til Cardiff. — Laura, Pedersen, ank. Blyth 16./9. — Hobe, Gregersen, pass. Gravesend 17./9. for Malaga.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Rouen 10./9. — Ingrid, Winther, ank. Kiel 16./9. — Fanny, Eriksen, ank. Heruöand 15./9. — Lilly, Nielsen, ank. Ostende 13./9. — Aloy, Lorentzen, afg. Lübeck 15./9. til Petersborg. — Mary, Clausen, ank. Königsberg 18./9. — Dagny, Sorensen, ligger i Kjobenhavn.

Det ostasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Dours, pass. Perim 1./9. til Hongkong. — Cathay, Kruse, afg. Moji 16./9. til Hankow. — Indien, Borg, afg. Sabang 12./9. til Suez. — Siam, Cortsen, pass. Tarifa 16./9. for Glasgow. — Pangaan, Knudsen, ank. Antwerpen 16./9. — Sumui, Licht, afg. Suez 3./9. til Colombo. — Chumpon, Hansen, Raun, afg. Bangkok 12./9. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. Port Said 12./9. til London. — Cambodia, Christensen, ank. Durban 13./9.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 18./9. til London. — St. Jan, Ingemann, afg. Portland 10./9. til St. Thomas.

Alfred Christensen. Eklipika, Hemmingsen, afg. Reval 14./8. — Urania, Clausen, ank. Windau 18./9. — Svend, Schmidt, afg. Blyth 9./9. — Nordland, Moller, afg. Brugge 17./9. — Krouprins Fredenik, Anderson, ank. Petersborg 9./9. — England, Andersen, ank. Petersborg 14./9. — Hoiianu, Poulsen, ank. Königsberg 15./9. — Rusland, Madsen, ank. Lon-

don 16./9. — Europa, Hansen, afg. Riga 16./9. — Tyskland, Danstrup, afg. Stettin 15./9. — Belgien, Nielsen, afg. Dordrecht 17./9. — Dronning Olga, Petersen, ank. Kronstadt 9./9.

Frem. Austa, Bagger, ank. Libau 14./9. — Freja, Nielsen, ank. Moss 17./9. — Vena, Thing, ank. Antwerpen 17./9.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Tyne 18./9. — Sve Gjedde, Jans, afg. Riga 16./9. til Hamburg. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Tyne 18./9. til Stettin. —

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Raumo 14./9. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Kjobenhavn 17./9. — Rimfaxe, Faber, afg. Lappvik 15./9. til Dordrecht. — Schach Steenborg, Thoiland, afg. Kjobenhavn 18./9. til Raumo.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Tyne Dock 19./9. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Swinemünde 18./9. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 18./9. — Elna, Ratje, ank. Memel 17./9. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 13./9. — Simone, Moller, afg. Archangel 16./9. — Jeanne, Löffler, afg. Neder Calix 17./9. — Vera, Risø, afg. Burntisland 8./9. — Daisy, Lagesen, afg. Hernösand 17./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Riga 10./9. — London, Bom, afg. Swinemünde 14./9. — Paris, Tholander, afg. Methil 16./9. til Kiel. — Bryssel, Kaas, afg. Aarhus 18./9.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Pillau 16./9. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Riga 19./9. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 16./9.

Torm. Sara, Sonnichsen, afg. Riga 19./9. — Helene, Sorensen, afg. Methil 17./9. — Agnete, Petersen, ank. Hull 18./9. — Hermia, Hansen, ank. Odense 17./9. — Alive, Schultz, ank. Kalundborg 20./9.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Helsingør 17./9. — E. M. Dalgas, Moller, afg. Kiel 18./9. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Ghent 18./9. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Kjobenhavn 18./9. for sydg. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Riga 17./9. — Chr. Christensen, Moller, pass. Kjobenhavn 18./9. for nordg. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Blyth 17./9. — Alfred Hage, Ellekilde, pass. Kjobenhavn 19./9. for sydg. — T. M. Wenner, Hansen, Holm, afg. Yxpila 17./9. — Ajax, Brorsen, afg. Blyth 17./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Kiel 17./9. — Peter Willomoes, Albertsen, afg. Petersborg 18./9. — Hans Tavsen, Klanborg, afg. Swinemünde 15./9. — G. Koch, Jorgensen, afg. Rouen 18./9.

Danneborg. Amalienborg, Petersen, afg. Ghent 18./9. til Dunston. — Brattingsborg, Suenson, afg. Archangel 15./9. til Rouen. — Flynderborg, Andersen, afg. Petersborg 19./9. til Hull. — Fredensborg, Fischer, ank. Tyne 17./9. — Frederiksberg, Albertsen, afg. Hungerburg 18./9. til Rotterdam. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Kjobenhavn 20./9. — Skanderborg, Jensen, afg. Uleåborg 16./9. til Rouen. — Stegelborg, Lund, afg. Petersborg 18./9. til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, ank. Memel 11./9. — Stjerneborg, Lund, ank. Kronstadt 18./9. — Søborg, Hansen, afg. Lübeck 17./9. til Skellefteå. — Uranienborg, Schmidt, afg. Hull 12./9. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldberg, Ørbeck, ank. Terneuzen 16./9. — Klumpenborg, Winther, ank. Blyth 16./9. — Marselisborg, Larsen, afg. Huelva 15./9. til Mariopol. — Silkeborg, Pedersen, ank. West Hartlepool 18./9. — Skodsborg, Agorlin, ank. Königsberg 1./9. — Tuborg, Schmidt, ank. Kristianstad 18./9. — Ulfborg, Mollerup, afg. Cardiff 11./9. til Livorno. — Vordingborg, Palsbo, ank. Ghent 19./9.

Sejlskibe.

Ærs. Emanuel, Bager, ank. Kjobenhavns Red 14./9. p. R. t. Fareham. — Sejersknanson, Schmidt, ank. Burntisland Red 16./9. — Freya, Petersen, ank. Haderslev 14./9. — Proven, Schmidt, ank. Liverpool 15./9. — Kathinka, Ohlsen, ank. Grangemouth 15./9. — Arietis, Andersen, ank. Peterhead 17./9. — Lorenz, Levisen, ank. Leith 16./9. — Sofie, Lauritsen, ank. Kjobenhavns Red 15./9. p. R. t. Paimpool. — Hydra, Christensen, ank. Glasgow 17./9. — Kristiane, Bager, ank. Kiel 17./9. — Emilie, Friis, ank. Geestemünde 18./9. — Anne, Hansen, ank. Svanke 18./9.

INDHOLD:

Kjobenhavn, d. 21. September 1909. — Nordovropæisk Sejlskibsereder-Forbund. — Officers Messages. — Kostreglementet. — Svensk Søretsdom. — Frugtmarkedet. — Havarien og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

LANDMANDSBANKEN
udsteder **Øksler og Økkreditter** paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

**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.

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.

Drager. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibstører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns

Navigationsskole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af St. Annæ Plads

Telf.: Palæ 123 x.

Hill-Madsen^o
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1838.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPK“

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkallx & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler (Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn. St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3263.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører.

Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmström“, Prima Referencer.

AXEL LUND ^A/_S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibserderl.

Grundlagt 1852.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser. Bunkerkul m. m.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

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.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Drager.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udørsel.

Lager af alle Skibsrekvisitter.

Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

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 Postvænets 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 73.

Kjøbenhavn, Fredag den 24. September 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Toldbodvej 22.
Amlante

Tekn. Maskinhandel.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvem. Løsehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slangor 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.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

<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 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p> <p>Telefon 5601</p>
---	---	--

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. 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.: „Danskellloyd“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
eget Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22. **Copenauro** **42**

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 siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, København K.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 30.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—9 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—8.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Sandballast
leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sårpsborg“.
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.
C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

De private Assurandører lim.
i København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taar-
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Pladsen som Fører

af Randers Havns Bugser- og Isbryderbaad „Bjørn“ ønskes snarest besat med en Skibsfører, der tidligere har været i lignende Virksomhed. Lønnen er 1600 Kr., stigende til 2200 Kr. aarlig samt c. 200 Kr. i Procenter. Ansøgninger, bilagte med Anbefalinger og de nødvendige Oplysninger, indsendes til
Randers Byraads Havneudvalg.

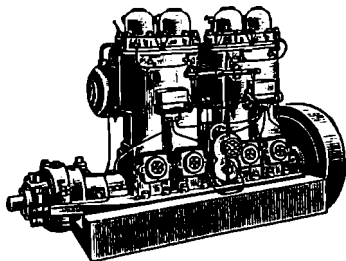
Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes
Forlang Prøvelste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 456 & 500.



Lysekil Motoren „SKANDIA“
er den bedste og billigste
Skibsmotor.
— Aarstilvirking over 10 000 HK. —
Fartøjer af Staal og Træ
Lysekills mek. Verkstads A/B
(Skandinaviens
største Skibs- og Baadmotorfabrik.)
Ingeniør Helge Stabell
Hobrogade 10. København Ø.
Telf. Øbro 1938 x. Telegramadr. „Skibelabell“.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ København. Telefon 221 — 9524.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Kursus Novbr.—April saa-
vel for Befarne som for Be-
gyndere. 30 Kr. maanedlig
for Ophold og Undervisning.
Nærmere ved Henvendelse til

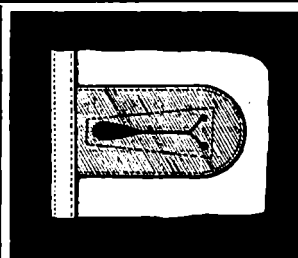
Vilh. Rasch,
Forstander.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Kofeod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørages.



Ny Knaphuller i Olieøj

fra
Olskind's Olieøjfabrik

Ny Opfindelse — Patent

Opfindelsens Vigtighed anerkendt af
alle Autoriteter og Forbrugere.

Olskind: Kvalitet 1909 er
slidstærk og tæt.

Tag Ikke Imod andre Mærker Olieøj.

Cand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup, Amager

Motoren „Gideon“

er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleumsmotorer.

Kjøbenhavn, d. 24. September 1909.

Anerkendelse for Hjælp i Havsnød. Som Belønning for den Hjælp, der er ydet Besætningen paa den, d. 22. April d. A. i Atlanterhavet forulykkede 3/m. Skonnert »Lilly« af Thuro (Se *Dansk Søfartstidende* Nr. 64), er der i Følge »Hamb. Corr.« gennem Board of Trade, paa den danske Regerings Vegne, blevet overrakt 2den Styrmand paa den engelske Dampner »Hderton«, Georg Arthur, et Sølvbæger og Baadsmænd Y. Johansen, Tømmermand A. Williamson, samt Matroserne A. Irvine, E. Henderson og H. Moar paa samme Dampner en Pengegave.

Fra det kongelige Søkortarkiv har vi modtaget sjette Udgave 1909 af Den danske Havne- og Søfartstidende, forsynet med 172 Planer, Pris 2 Kr., samt Kort Nr. 227, Den sydvestlige Del af Kattegat (Samsø Bælt), Maalestok 1:130,000 og Kort Nr. 228, Grønsund, Maalestok 1:20,000. Dybder og Højder er paa begge Kort angivet i Meter.

Belønnet Redningsdaad. I Anledning af den udmærkede Maade, hvorpaa Mandskabet og Formanden paa Redningsstationen Sønderho paa Fanø deltog i Redningen af Besætningen paa Hamburgdampneren »Schlei« den 31. August f. A., har den tyske Kejser tildelt Formand Frederiksen og Baadfører Brinch den prøjsiske røde Ørns Medalje samt det øvrige Mandskab den prøjsiske Kroneordens Medalje.

P. K. P.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. Svendborg, 20. September. (Ritz. Bur.). Norddevropæisk Sejlskibsreder-Forbunds Repræsentantskab har til Formand valgt Skibsmægler R. S. Hansen, Thuro.

Skoleskibet »Viking« er Torsdag ankommet til Dublin, Irland. Alt vel om Bord.

Gul Feber. Rio de Janeiro, 19. Sepbr. (Ritz. Bur.) Bladene melder, at den gule Feber alter er udbrudt i Bahia; navnlig raser den blandt Havnearbejderne.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri har fastsat Udbyttet for sidste Aar til 3 pCt. mod 8 pCt. i det foregaaende Aar.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Aarsmødet

afholdtes Lørdag den 18. Septbr. i Svendborg Borgerforening. Der var mødt c. 50 Medlemmer, overvejende fra Svendborg, Thuro og Marstal. Efter Indbydelse var mødt følgende Herrer som Repræsentanter for udenlandske Sejlskibsrederforeninger: Direktør Pichard (Verband Deutscher Küstenschiffer), Kammerskriver Rudbjerg, Lysekil (Vestkustens Sjøfartsförening) og Direk-

tor, Konsul Johnson (Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg).

Formanden, Konsul Rechner, Aalborg, var ved Sygdom forhindret i at være til Stede og havde meddelt, at han ønskede at nedlægge sit Mandat.

Det Forslag, som optog Størstedelen af Mødet, var Forslaget fra Æro-Kredsen om Sammenslutning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Norddevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, saaledes at førstnævntes Navn bibeholdes. Den lange Diskussion herom endte med Vedtagelse af den i sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende* gengivne Resolution.

Næstformanden, Mægler R. S. Hansen, Thuro, byder paa Repræsentantskabets Vegne Velkommen med Ønsket om godt Udbytte af Dagen for Sejlskibsfarten. Man har annødet Sagfører R. S. Poulsen, Svendborg, om at overlage Dirigenthvervet. Denne takker og konstaterer, at Mødet er lovligt indvarslet.

Regnskabet,

som forelægges af Sekretæren, Kaplajn Minor Rasmussen, Kjøbenhavn, vedtages enstemmigt.*)

Sammenslutning.

Medlemmer fra Æro foreslaar, at Norddevropæisk Sejlskibsreder-Forbund sluttes sammen med Dansk Sejlskibsrederi-Forening under sidstnævntes Navn.

Mægler Grube, Marstal, oplæser Repræsentantskabets Udtalelse om og Anbefaling af Forslaget efter Generalforsamlingen den 3. Juli i Aarhus.

Taleren anbefaler yderligere Tanken. Hvis Rederne her paa Egnen ikke vil gaa med, gaar Forbundet sin Oplosning i Møde.

Mægler A. Hansen, Svendborg: Paa hvilke Betingelser skulde Sammenslutningen foregaa?

Grube: Det vil Bestyrelsen for Sejlskibsrederi-Foreningen kunne udforme.

A. Hansen: Hvorledes er Kontingentet tænkt ordnet?

Grube: Det vil Bestyrelsen ligeledes kunne tage Bestemmelse om. Kontingentet vil blive mindre.

A. Hansen: Det vilde være heldigt, om der forelaa et Udkast. For os i Svendborg vil det være af væsentlig Betydning at faa Kontingentspørgsmaalet ordnet. Sker det, har vi i og for sig intet imod at gaa med, hvad vi tidligere har en Vedtagelse om. Det vilde være mod vore Vedtægter at gaa med til forhøjet Kontingent. Men Sagen kan maaske nok ordnes, uden at Soassurancen kommer til at betale Kontingentet, og saa gaar vi maaske nok med her.

Navigationslærer Christensen, Marstal, anbefaler Sammenslutningen. At holde to Foreninger med omtrent de samme Medlemmer virker adskillende. Det vil maaske nok gribe forstyrrende ind for Svendborgs Vedkommende med Hensyn til Kontingentet, men store Udgifter kan det dog ikke foranledige. Kontingentet til Dansk Sejlskibsrederi-Forening maa sikkert i al Fald forhøjes. Sejlskibsrederi-Foreningen skal naturligvis saa for Fremtiden staa i Forbindelse med Udlandets Foreninger.

*) Regnskabet fandtes gengivet i sidste Nr. af *Dansk Søfartstidende*.

Translatør Rasmussen, Svendborg: Det, at vi har de to Sammenslutninger, har voldt de største Ulemper. Det er netop Kontingentet til de to Foreninger, der virker forvirrende. Forbundet skulde jo egentlig være Bindeled mellem de forskellige Landes Skibsrederforeninger, men er det ikke. Det kan derfor lige saa godt gaa op i Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

A. Hansen, Svendborg: Forholdene er forskellige for Marstal og Svendborg, hvor enhver Reder med en Part af 500 Kr. har Stemmeret. Taleren er ikke mod Sammenslutningen i og for sig. Kun maa der findes en Form for Kontingentets Betaling.

Navigationsskolebestyrer Hansen Marstal: Hvis vi ikke i Dag nedlægger Forbundet, saa nedlægger Forbundet om to Aar sig selv, fordi det ikke har et eneste Medlem, og det bliver til Skade for de vigtige Opgaver, det har paa sit Program. Det korrekte vil være at lade det gaa op i Sejlskibsrederi-Foreningen og derved faa dets Opgaver optaget af denne.

A. Hansen, Svendborg, havde ventet sig et Forslag til Sammenslutning, saa at man kunde drøfte Forholdene fra begge Sider.

Grube: Der foreligger i Dag intet om, hvorvidt Sejlskibsrederi-Foreningen vil optage Forbundet eller ej, fordi dette er vedtaget i Aarhus.

A. Hansen, Svendborg, har intet hørt eller set derom.

Minor Rasmussen oplæser *Dansk Søfartstidendes* Referat fra Aarhusmødet, hvoraf fremgaar, at der er Tilslutning til Tanken.

Dirigenten: Men nogen formel Vedtagelse er det ikke.

Hansen, Svendborg: Nej, og der foreligger ikke noget formelt om Sammenslutningen.

Grube: Er det ikke juridisk, saa er det i al Fald moralsk vedtaget.

Hansen: Ja, men Formerne for Vedtagelsen?

Grube: Dem skal vi drøfte her.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Forbundet har haft sine Børnesygdomme. Det værste var, at vi ikke i tilstrækkelig Grad fik Udlændingene med. De faa Mødte sluttede sig til Tanken, men uden tilstrækkeligt Mandat til at melde mange Skibe ind. Tanken var jo en almindelig Sammenslutning af hele den konkurrerende Flaade paa Nord- og Østersøen. Mærkelig nok har ikke alle villet bringe det ubetydelige Offer for at opnaa en pekuniær Vinding. En Fejl var det ogsaa, at Minimums-raterne blev sat saa høje, at de snarere maatte virke som Maksimums-rater. I Stedet for at ophæve Forbundet, maatte man hellere kurere Børnesygdommene. Begge Foreningers Formaal er at gavne Skibsfarten, men Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Maal er nærmest at forbedre Lovgivningen, medens Forbundet nærmest skulde tage sig af Fragtraterne. Det er bevisligt, at det er lykkes Forbundet at hæve Raterne i Vejret, men Taleren finder ikke Tidspunktet egnet til at optage Forbundet i Foreningen. Forbundet bør ikke hedde »Nordevropæisk«, men have et dansk Navn, da der ikke er videre Tilslutning fra de andre Lande. Tilslutningen til Sammenslutningen var ikke videre varm i Aarhus. Der var kun faa Stemmer for, mens mange afholdt sig fra at stemme.

Taleren er absolut Modstander af Sammenslutning for Tiden. I Stedet for at undlive Forbundet, som for Tiden lider af stærke Krampetræknings, bør man forbedre dets Tilværelse.

Translatør Rasmussen, Svendborg, taler navnlig paa Afdelingen for mindre Skibes Vegne og ønsker for dens Vedkommende Sammenslutningen. Et væsentligt Skridt her hen imod er sket ved, at Kapl. Minor Rasmussen er bleven Sekretær for begge Sammenslutninger. Det er jo de samme Medlemmer, der er i begge Foreninger. I Udlandet arbejder Foreningerne baade for deres Medlemmers juridiske Stilling og for deres økonomiske Vel. Det kunde vel ogsaa opnaas her.

Navigationslærer Christensen, Marstal, faar det Indtryk, at Svendborg har saa store Betæneligheder, at det rigtige vil være at henstille til Repræsentantskabet at ophæve Forbundet, da det sikkert vil ophæves alligevel.

A. Hansen, Svendborg, forstaar ikke, at de mindre Skibes Repræsentanter kan være stemt for en Forening, som de ingen Nytte har af.

Translatør Rasmussen, Svendborg: De mindre Skibes Afdeling underkender sikkert ikke Forbundets Arbejde, men ønsker blot ikke at betale Kontingent til to Foreninger, naar de kan nøjes med én.

H. A. Hansen, Thurø, beklager Christensen, Marstals, Udtalelser om Forbundets Ophævelse. Ingen Stand holder saa daarligt sammen som Skibsfarten. De Mangler, der er ved Forbundet, kan ophæves. At en saa indre splidagtig Forening, som Forbundet er, gaar ind i Dansk Sejlskibsrederi-Forening, vil være at kaste en Brand ind i denne Forening, hvad jeg ikke vil være med til.

Navigationsskolebestyrer Hansen, Marstal: Nord-evropæisk Forbund er bleven et Misfoster, ja, har været det fra første Begyndelse. Vi er ikke saa store, at vi kan lave Rater for Nord- og Østersøfarten. Forbundet har ikke udrettet andet, end at splitte danske Sejlskibsredere. Vil man styrke Dansk Sejlskibsrederi-Forening, saa bør man ophæve Nordevropæisk Forbund. Alt, hvad der berører Sejlskibsfartens Interesser, bør varelages af én Forening.

Navigationslærer Christensen, Marstal, betragter det som udelukket, at Svendborg vil være med til Sammenslutningen. Der er sket saa mange Udmeldelser af Forbundet og vil ske saa mange flere, at Forbundet sikkert af sig selv vil forsvinde.

Hansen, Svendborg, tror, at der er lige saa stor Fare for, at Rederne vil udmelde sig af Dansk Sejlskibsrederi-Forening som af Forbundet. Derfor skulde vi vel i Dag drøfte, om Overenskomst er mulig. Taleren har tænkt sig en fælles Bestyrelse, men begge Afdelinger beholdt med deres egne Anliggender.

Skibsreder I. C. Carlsen, Marstal: Hverken Kniv eller Medicin kan kurere Nordevropæisk Forbund.

Skibsreder Christensen, Thurø: Personlig Misundelse har været den største Fare for Raterne. Der er faktisk ikke noget Forbund mere. Det gælder om at faa Fragter uden Hensyn til Rater og at odelægge hinanden. Saadan har det, saa vidt jeg véd, ogsaa været paa Ærø. Der bør være en Sammenslutning, som er baseret paa gensidig Tillid.

Direktør Piekhart, Hamburg: Grunden til, at der ikke er bleven større Tilslutning til Forbundet, lig-

ger ikke i Kontingentel. Det kommer vi let over. Angaaende Raterne har vi det paa den Maade, at de, der gaar under dem, mulkieres. Vi har nu søgt at faa Regeringens Støtte til at regulere Raterne, men foreløbig uden Resultat. Vi har i Tyskland lige saa vel forskellige Sammenslutninger for Assurance som for andre Interesser. Vi arbejder den Dag i Dag for Raternes Forbedring. Jeg skal naturligvis ikke dømme i Deres specielle Forhold her, som jeg ikke er tilstrækkelig inde i. Taleren giver stullelig Meddelelse om, hvad Verband Deutscher Küstenschiffer sidste Aar har foretaget sig for dets Medlemmers Kaars Forbedring.

Kammerskriver Rudbjerg, Lysekil (Sverig), finder at »Kjøbenhavns-Tarifen«, som vi kalder den i Sverig, og som skyldes Nordevropæisk Forbund, har været til stor Gavn i Sverig. Dansk Sejlskibsrederi-Forening maa kunne fortsætte Arbejdet for Raterne; ellers vilde det være et haardt Slag for os i Sverig, om Forbundet skulde dø.

Navigationsskolebestyrer Hansen, Marstal: »Forbundet« kan vi uden Skade miste, men »Foreningen« bør styrkes. Vi bør derfor bemyndige Repræsentantskabet til ved Lejlighed at opløse Forbundet.

Mægler R. S. Hansen, Thuro: Det er ikke vor Skyld, at vi har faaet Navnet »Nordevropæisk«, det er Udlandets Skyld, men Udlandet sviglede os og gav kun de gyldne Løfter. Faktisk er det, at Forbundet har givet Stødet til Oprettelse af Foreninger i Sverig og vist ogsaa i Norge. Det skulde være mærkeligt, om vi ikke efterhaanden kunde faa en Sammenslutning mellem saadanne Foreninger i disse Lande. Taleren foreslaar følgende

Resolution:

1) Tilslutning til det paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Aarhus 3. Juli d. A. enstemmigt udtalte Ønske om at søge Arbejdet angaaende en Sammenslutning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk Sejlskibsrederi-Forbund fremmet i Udvalg, anmoder Generalforsamlingen Repræsentantskabet om, at dette Ønske imødekommes hurtigst.

Generalforsamlingen udtaler endvidere Haabet og Ønsket om, at Udvalgets Arbejde maa blive hurtigt fremmet, og at det maa lykkes at opnaa et for vor Sejlskibsfart heldigt Resultat.

Navigationsskolebestyrer Hansen, Marstal, slutter sig fuldt ud til denne Resolution.

A. Hansen, Svendborg, ikke ganske. Der bør være to Afdelinger med deres særlige Formaal.

Hansen, Marstal, tror, en Forening er det rigtige. Den vil altid kunne optage Forhandlingen med Udlandet.

Rudbjerg, Sverig, anbefaler Resolutionen, som vil bevirke, at Forbundets Program optages i Foreningen. Det kan i al Fald de svenske Redere intet have imod.

A. Hansen, Svendborg, mener, at Foreningen bør beholde sit Navn og dermed staa klar til at modtage udenlandske Medlemmer.

Sejlmager Hans Petersen, Marstal, anbefaler Forbundets Optagelse i Foreningen. Det er den mildeste Form, at det kan ske med det samme, det vil ellers ske om faa Aar.

Ved Haandsoprækning vedtages Resolutionen med c. 20 Stemmer; ingen stemmer imod.

Marstal Kredsbestyrelses Forslag kommer derfor ikke under Afstemning.

(Sluttes.)

Forslaget om et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger.

Gennem Formanden for Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Hr. Kaptajn H. V. Bang, har vi modtaget følgende med Anmodning om Optagelse:

I Anledning af Dansk Søfartstidendes Kommentar til det fra »Skibsførerforeningen« til samilige nautiske Foreninger udsendte Cirkulære, omhandlende Oprettelsen af et »Fællesraad« for den nautiske Stand, da maa det i høj Grad glæde os, at Redaktionen indirekte synes at tillægge det saa stor Betydning, at selve Bladets Leder finder sig foranlediget til at rykke i Marken.

Saa megen Ære havde vi nu ganske vist ikke tænkt, at der vilde blive vist os; thi vor enfoldige Tanke var udelukkende fæstet paa det, som man skulde synes, ret praktiske Øjemed, til forskellige Tider at samle den nautiske Stand til Diskussion og gensidig Forstaelse af saadanne Emner, der havde en indgribende Betydning for denne.

Naar den ærede Redaktion i den Anledning lader »Kjøbenhavns Skipperforening« optræde som en efter dens Mening frelsende Engel for den haardt betrængte »Fællesrepræsentation«, og som den, der endog hindrer en saa frygtelig Kalamitet, som der vilde opstaa, om Ministeriet for Handel og Søfart skulde se sig nødsaget til at træde i Breschen for samme Repræsentation, er dette da ikke en lille Smule for højtravende. Har den ærede Redaktion virkelig saa ringe Tanker om Ministerens Klogskab og Takt, at den et eneste Øjeblik kan mene, at han skulde misforstaa noget saa selvfølgelig som det, at det kun kan være en Vinding for den nautiske Stands forskellige Forgørelser, at disse kommer i Kontakt med hinanden paa en saadan Maade, at enhver Sag af Betydning for Standen faar en alsidig Bedømmelse, forinden den føres videre.

Naar den ærede Redaktion formener, at der i Cirkulæret ikke findes nogen Redegørelse for Forholdet imellem »Fællesrepræsentationen« og »Fællesraadet«, da skal vi gøre opmærksom paa, at Cirkulæret først og fremmest fremsætter en Tanke til Overvejelse, der allerede paa Forhaand har været fremme, nemlig Tanken om en Centralisation af Landets nautiske Stand, dernæst at det ligger i Sagens Natur, at den programmæssige Udformningen af denne Tanke udelukkende vil blive det konstituerende Modes Sag.

Det siger sig selv, og man skulde tro det overordentlig letfatteligt, at det nødvendigvis maa være af stor Betydning for den nautiske Stands Repræsentanter i »Fællesrepræsentationen« paa Forhaand at have en aldeles bestemt Følgelse med hele den Stand, hvis Talsmænd disse skal være; hvis dette ikke netop er noget nær det ideale Forhold, da kan man med Rette spørge: »Hvilket andet findes der da?«

Naar Redaktionen fremdeles udtaler, at »Fællesraadet« allerede vilde være til Stede, hvis de nautiske Repræsentanter i »Fællesrepræsentationen« ved forskellige Lejligheder traadte sammen og debatterede et foreliggende Spørgsmaal, da synes den ganske at overse, at de Repræsentanter for den nautiske Stand, der i Øjeblikket er — og i en nogenlunde overskuelig Fremtid vil blive — Medlemmer af »Fællesrepræsentationen«, kun er en-

kelle Foreningers Repræsentanter, og som saadanne kun kan have Mandat fra disse.

Med andre Ord: Man synes at have den Opfattelse, at den nautiske Stand skulde fremdeles repræsenteres af Lokal-Repræsentanter, uden Spor af Kontakt med Standen i sin Helhed.

Redaktionens øvrige Betragtninger om, hvad der er skadeligt og overflødigt, vil vi lade staa for dens Regning og betragte som »overflødig«.

Vi har allerede i det foregaaende udtalt vor Forbavelse over, at man endog har anset det for nødvendigt at føre Ministeriet i Marken. Dette viser, at man øjensynlig har følt sig opskræmt i en ikke ringe Grad, ja, man slaar endog paa Sværdet med en højst determineret Mine overfor den formastelige, der vil Ministeriets egen »Fællesrepræsentation« til Livs, kunde der ikke være Anledning til at slaa lidt koldt Vand i Blodet og ikke lave fem Høns af en lille Fjer.

Vi kan kun give Redaktionen Ret i, at Særinteresserne ikke bør være dominerende i »Fællesrepræsentationen«; men Tanken om et »Fællesraad« er i høj Grad udsprungen netop af det Motiv at skabe en Modvægt mod visse nu og eventuelt senere fremtrædende og organiserede Særinteresser.

Naar Redaktionen finder sig foranlediget til at udtale høje Lovord over »Fællesrepræsentationen«, da synes der totalt at mangle al Forbindelse imellem disse og Tanken om det paatænkte »Fællesraad«, i ethvert Fald maa vi opgive at finde en saadan Forbindelse; mærkeligt synes det, naar Redaktionen efter disse Lovord udtaler: »Repræsentationens enstemmige Indstilling vil Administrationen oftest kunne følge eller dog tage væsentligt Hensyn til,« thi hvis »Fællesrepræsentationen« virkelig skal være et korrekt og fyldigt Udtryk for Søfarten, da kan man vel dristigt udelade enhver Tvivl i den Henseende, og det var vel i Virkeligheden ogsaa det, Redaktionen tilsigtede i sine Lovord.

Redaktionens afsluttende Bemærkninger forekommer det os ikke, at der er nogen særlig Grund til at drøfte, hvilket Resultat denne jo forøvrigt ogsaa selv kommer til.

Tillad os sluttelig at bemærke, at det forekommer os, at Redaktionen synes at finde en vis Tilfredsstillelse i en mulig Splitelse indenfor Navigatorstanden; vilde det ikke have været nok saa fint og maaske nok saa klogt at søge et andet og mere nærliggende Motiv til Navigatorforeningens Ophævelse end det af Redaktionen omtalte?

Den alm. danske Skibsførerforening af 1874.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har kun bragt ganske ubetydelige Forandringer, men skal der siges noget om de ledende Markeder, maa de gennemgaaende nærmest betegnes som liggende en Kende bedre med Undtagelse af La Plata, som stadig holder sig saa elendig som tænkes kan. Raten fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er nu nede paa 9/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), ja endog 8/6 har været akcepteret af en 3,600 Tons Baad, medens der fra Buenos Aires akcepteredes 7/9, prompt Lastning, men selv til disse ruinerende Rater er Ladning knap, og en Mængde Dampere maa søge andetsteds hen for Beskæftigelse. Fra Nordamerika har Begæret været livligere, men da Tonnage udbødes i rigeligt Maal, er der ingen Stigninger at konstatere. Østen har derimod ikke haft megen disponibel Tonnage for denne og næste Maanedes Afskibning, og da Australien var en god Konkurrent, har Raterne fra Indien etc. kunnet tvinges lidt op. Begæret er ikke særlig stort, men Rederne har holdt deres Baade stramt. Bombay betalte 17/6 Dødvægt én Losselhavn

U. K. eller Kontinentet pr. September. Sortehavet etc. har haft rigeligere Korntilførsler, saa at saavel bedre Rater som Betingelser har været opnaaelige. Markedstonen er fast. Fra Odessa, Nikolajeff eller Novorossisk kan faas mindst 7/9 à 8/ til udsøgt Havn, fri Tørn, og paa Dødvægt Basis betalles 8/3, Option Hamburg 8/9. For mindre Baade betalles 8/9 N. C., medens Azow sluttede til 10/2. For et Par 5000/6000 Tons Baade fra Azow betalles pr. primo Oktober 8/9 »any«, og pr. November 9/2, Option Hamburg 6 d. ekstra. — Middelhavet er ogsaa fast, og der har fundet et betydeligt Antal Afslutninger Sted, hovedsagelig for Erts. I næsten alle Tilfælde har der været betalt højere Rater end for en Uge eller to siden. Ligeledes ligger Bilbao Fragterne bedre paa Basis af 4/ Cardiff, 4/7 1/2 Middlesbro, Rater, som ikke har været betalt i mange Maaneder. Østersømarkedet er temmelig uforandret, idet der er rigeligt med Laster, medens der paa den anden Side heller ingen Mangel er paa fragtfri Tonnage. Petersborg er mat, men de øvrige russiske Havne, Finland og Tyskland har vist forøget Aktivitet. Fra Libau eller Riga kan faas 10 1/2 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 11 1/4 Antwerpen, 1/1 1/2 Rouen, medens Reval sluttede til 1/3 Hvedebasis (496 lbs.) til London eller Rotterdam, Königsberg til 1/2 1/4 (500 lbs.). Kulfragterne er fastere i de fleste Retninger, tilfæls ledsaget af smaa Fragtstigninger. Baade til La Plata, Middelhavet og Østersøen er der mindre Stigninger at notere, særlig til Genua, men dette er hovedsagelig paa Grund af Tørnen. Der betalles fra Østkysten bl. a. 3/9 à 4/ Kronstadt, 4/3 à 4 1/4 1/2 Stockholm, 3/9 Swinemünde, 3/10 1/2 Riga eller Reval, 4/ Nykjøbing F. (1,600). 4/ à 4 1/4 1/2 Kiel, 5/ Lissabon, 5/6 à 5/9 Algier, 6/ à 6/3 Genua. Fra Cardiff blev der fragtet til 4/6 Kronstadt, 6/9 Barcelona, 6/3 à 6 1/4 1/2 Genua, 7/3 Venedig eller Ancona, 5/4 1/2 Port Said, 13/ River Plate.

Fra Sø og Land.

Halvtredsindstve Aar er der hengaaet, siden »Kæmpedamperen forud for sin Tid« den noksom velkendte »Great Eastern« forlod Themsen.

Den 9. September 1859 begyndte Damperen, der var bygget paa Themsen og som til sin Fremdrivning benyttede saavel Skovlhjul som Skruc, sin første Rejse gennem Kanalen, om hvilken et gammelt engelsk Tidsskrift »The Sea« i sin Tid gav en interessant Beretning.

»Shipp. Gaz.« meddeler nedenstaaende karakteristiske Brudstykker af denne:

»Damperen paabegyndte sin første Rejse fra Themsen under de gunstigste mulige Forhold; Vejret var smukt med klar Himmel og let Luft. Fire Slasherbaade, to for og to agter, assisterede Skibet gennem de snævre Dele af Floden, og efter en Del Forsinkelse og nogle mindre Uheld, naaede man Purfleet, hvor der blev ankrer for Natten. Da det blev lyst den næste Morgen, fortsattes Rejsen til Nore, hvortil Skibet ankom ved Middagstid efter undervejs at have opnaaet en Fart af 13 Knob . . .

Efterat man havde passeret Margate, blæste det op til Storm, i hvilken »Great Eastern« imidlertid klarede sig udmærket . . .

Udfor Hastings skete der et Ulykkestilfælde om Bord, ved hvilket seks Mand af Maskinbesætningen omkom, medens flere andre blev saaret . . .

Skib og Maskine tog dog ikke større Skade, end at Rejsen kunde fortsættes til Weymouth, hvortil man ankom uden yderligere Uheld og til den forud fastsatte Ankomsttid . . .

Efter fornoden Reparation dampede »Great Eastern« videre, men uden Passagerer; den afgik fra Portland ved Middags Tid d. 8. Oktober og ankom til Holyhead efter 40 Timers Forlob med en Gennemsnitsfart af henimod 13 Knob.«

Sammenstød med en Hval. Damperen »Kaiser Wilhelm der Grosse«, af Norddeutscher Lloyd, kolliderede, efter hvad der fortælles fra London, tre Dage efter sin Afgang fra New York paa Rejsen til Evropa, med en Hval. Vejret var tauget, og en e. 60 Fod lang Hval laa og sov paa Vandets Overflade. Damperen, der kom med stor Fart, ramte Dyret omtrent nedenfor Hovedet. Den saarede Kæmpe gjorde de største Anstrængelser for at slippe løs, men den sad saa fast foran Skibets Bø, og Damperen løb saa hurtigt, at dette var den umuligt. Forst da man lod Damperen bakke med fuld Kraft, kom man fri af Hvalen, der imidlertid var død.

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 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.

2137. Sunket Vrag. Hals Rende. Limfjorden. En Skonnert er sunket i Sejlløbet i Hals Rende i 8, m Vand, omtrent i Skereringen mellem Hals Ø-lige Vinkelfyrs hvide Lysvinkel og Egense Fyrlinje. Vraget ligger farligt for Sejladsen; det er synligt om Dagen og om Natten afmærket med et hvidt Lanterne.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2138. Forestaaende Forandring af Fyr. Grimskär. Kalmarsund. Sverig. Grimskär Fyrs S-lige, hvide Vinkel med To-Blink skal deles saaledes, at Lyset bliver grønt fra S. 6^o gennem S. til e. S. 4 $\frac{1}{2}$ ^o V., hvitt til e. S. 4 $\frac{1}{2}$ ^o V. til S. 13^o V. (Kort Nr. 206).

2139. Fyr forandret. Hungerberg. Bottniske Bugt. Hungerberg Fyr viser nu vekslende hvidt og rødt Lys fra N. 49^o V. gennem N. og Ø. til S. 3^o Ø. Flammens Højde: 5,5 m.

2140. Forestaaende Tænding af Fyr. Härnösand—Örnsköldsvik. Bottniske Bugt. Mellem Härnösand og Örnsköldsvik skal følgende Fyr tændes:

Paa Skæret Ronö Flase eller Rødflassen et Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink. Lyset er hvidt fra e. N. 34^o Ø. til e. N. 36^o Ø., og fra e. S. 17^o V. til e. S. 23^o V. 63^o 4' 7" N. Br. 18^o 38' 24" Ø. Lgd.

Paa Halvoen Yternäsan et Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink. Lyset er hvidt fra e. N. 16^o V. gennem N. til e. N. 36^o Ø., fra e. S. 87^o Ø. til e. S. 63^o Ø. og fra e. S. 15^o Ø. gennem S. til e. S. 12^o V. 62^o 57' 53" N. Br. 18^o 33' 31" Ø. Lgd.

Paa Skæret Grönviksgrund et Fyr med To-Formorkelser hver 10 Sek. Lyset er hvidt fra e. N. 64^o Ø. til e. N. 87^o Ø. 62^o 47' 3" N. Br. 18^o 11' 42" Ø. Lgd. De hvide Vinkler i alle Fyrene begrænses, naar man staar ind mod Fyrene, af rødt Lys om Bagbord, grønt Lys om Styrbord.

2141. Farvand afmærket. Dalsbruk. Åbo Distrikt. Finland. Farvandet fra Galtarne Fyr til Dalsbruk Havneprikker er nu afmærket for 5,5 m dybtgaaende

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Fvne til Meter og omvendt faas, saavel Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

opad. 22^o 26' S. Br. 14^o 27' Ø. Lgd. Bagbaake med Diamant. 22^o 26' S. Br. 14^o 27' Ø. Lgd. Mühlenbaake med Kryds. 22^o 29' S. Br. 14^o 28' Ø. Lgd. Kruzbaake med Kors. 22^o 31' S. Br. 14^o 29' Ø. Lgd. Dreiecksbaake uden Topbetegnelse. 22^o 29' S. Br. 14^o 30' Ø. Lgd. Fassbaake med staaende Cylinder. 22^o 33' S. Br. 14^o 31' Ø. Lgd. Pantherbaake med to Trekanter uden i hinanden med Spidsen opad. 22^o 35' S. Br. 14^o 30' Ø. Lgd. Kraalbaake uden Topbetegnelse. 22^o 40' S. Br. 14^o 31' Ø. Lgd. Signal Svakop med Kugle over Kryds. 22^o 42' S. Br. 14^o 31' Ø. Lgd. Cautions Rifbaake med sort Kugle. 22^o 45' S. Br. 14^o 31' Ø. Lgd. Mühlenbaake, Pantherbaake, Cautions Rifbaake og Signal Svakop er gode Landmærker.

2165. Fyr tændt. Piacentia Bay. Newfoundland S.-Kyst. Et hvidt Fyr med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., er tændt paa SØ-Siden af Maricot Island. Flammens Højde: 28 m. Synsviddens: 13 Sm. Linseapparat af 4de Orden. Rødt og hvidt vandret stribet, ottekantet, 11 m højt Taarn. 47^o 19' 30" N. Br. 54^o 34' 30" V. Lgd.

2166. Oplysning om Ledefyr. Pointe aux Esquimaux. Gulf of St. Lawrence. Canada. Pointe aux Esquimaux forreste rode, faste Ledefyr staar 6 Kbl Ø. for Regeringens Værfl. 50^o 14' 50" N. Br. 63^o 35' 50" V. Lgd. Flammens Højde: 11 m. Rød Fyrpæl med hvid Trekant. Det bageste rode, faste Ledefyr staar $\frac{3}{4}$ Kbl N. 20^o V. fra Forfyret. Rød Fyrpæl med hvid Diamant. Flammens Højde: 18 m. Begge Fyr har Spejlsapparat.

2167. Ledefyr slukket. Dalhousie Harbour. Restigouche River. Chaleur Bay. New Brunswick. Dalhousie Harbour Ledefyr er slukket. Paa V.-Enden af Regeringens Værfl skal tændes et Fyr.

2168. Fyr tændt. Redman Head. Little Liscomb Harbour. Nova Scotia S.-Kyst. Paa Redman Head er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 m. Synsviddens: 11 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt, firkantet, 7 m højt Taarn, som staar 1 $\frac{1}{2}$ Sm N. 36^o V. fra Crook Point og fra N.-Kant af Hog Island i N. 80^o Ø. 45^o 0' 47" N. Br. 61^o 57' 2" V. Lgd.

2169. Kløkketønde udlagt. Ragged Reef Point. Chignecto Channel. Bay of Fundy. Nova Scotia. En rød Kløkketønde, mærket »Ragged Reef Point«, er i 11 m Vand udlagt $\frac{1}{2}$ Sm N. 77^o V. fra Ragged Reef Point. 45^o 40' 30" N. Br. 64^o 30' 20" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2170. Forandring af Fyr. Garoupe. Golfe Juan. Frankrig. Garoupe Fyr er slukket og det midlertidige Fyr tændt. Lysevnen: 14 Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1624 Kjøbenhavn 1909).

2171. Signaler om Hjulp. Formiche di Grosseto. Italien V. Ved Fyret paa Formiche di Grosseto kan gives følgende Signaler om Hjulp: Et sort Flag med hvid Kant betyder: Sygdom. Et sort og hvidt ternet Flag betyder: Fyrapparatet har været. Signalet vaajer i en Time efter Solopgang og i en Time for Solnedgang. Semaforen paa Monte Argentario ligger bekvemt for Viderebefordring.

2172. Fyr forandret. Villa S. Giovanni. Messina Stræde. Italien. Fyret paa Yderenden af Molens Forlængelse ved Villa S. Giovanni Havn er nu et grønt, fast Fyr.

2173. Fyr forandret. Reggio Calabria. Messina Stræde. Fyret paa Molen ved Reggio Calabria Havn er nu et grønt, fast Fyr.

2174. Fyr forandret. Cervia. Italien Ø.-Kyst. Fyret paa S.-Molen ved Indløbet til Cervia er nu rødt, fast.

2175. Tænding af Havnefyr. Østerrig-Ungarn. Følgende Havnefyr er tændt: Daila, Giraico (Krijal) og Loza paa Prentuda, og Komasevo paa Eso rode, faste Fyr, og Isto groune, faste Fyr.

I September 1909 tændes følgende Fyr: Røde, faste Fyr ved Caisole paa Cherso, Silo paa Veglia, S. Filippo e Giacomo ved Kanal Pasmun, Punt Maltuka i Bai von Zlosela, Capocosto, S. Giorgio Havn paa Zirona Grande, Punt Bossiglina,

Skibe, derfra til Brakets Kulkro for 4, m dybtgaaende Skibe, og til Valseværkets kaj for 3, m dybtgaaende Skibe. 59° 55' N. Br. 22° 37' Ø. Lgd. til 60° 17' N. Br. 22° 32' Ø. Lgd.

2142. Grunde afmærket. Sommerstad og Haartian Pankki. Finske Bugt. Rusland. Ved 6, m Grundet Sommerstad og ulsæt en Stage med Kryds og Ballon, 1, Sm S. 36½° Ø fra Krysseret Baake. 60° 29' N. Br. 28° 16' Ø. Lgd.

Ved 7, m Grundet Haartian Pankki er ulsæt en Stage med Kryds, 1, Sm S. 41° Ø fra S-Spisen af Øen Ravitza. 60° 18' N. Br. 28° 41' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2143. Fyr i Orden. Fyrskibet »Saritshov». I Folge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyret paa Fyrskibet »Saritshov» atter i Orden og viser vekslende Brydt og rodt Lys. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2084. Kjøbenhavn 1909).

2144. Tønder i Orden. Nækrug. Danziger Bugt. Tyskland. Tønderne til den maale Mil ved Nækrug er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1585. Kjøbenhavn 1909).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2146. Tønde flyttet. Kugelbake. Elben. Tyskland. Den røde Spiritønde N neden for Kugelbake er flyttet S. hen i 11 m Vand, til 53° 55' 12" N. Br. 8° 39' 56" Ø. Lgd.

2147. Forandring i Afmærkning. Uterweser. Fra Grossensiel til Brake er de røde Stumplønder ombyttet med røde Spiritønder. Den første Spiritønde ovenfor Blankønden Grosensiel har nu N og den første sorte Tønde 92, og de øvrige Tønders Nr. og Bogstav er forandret derved. Spiritønde P har Kegle med Spidsen nedad, S har C-linder, og V (tidligere Tønde K) har Ballon. Sort Tønde 40 (tidligere 9) har Kryds. Lystønderne paa Brake Red har W, X og Y. Sort Tønde 43, lige over for Brake Kaj (tidligere 12) er den sidste, der har Nr. Den tidligere sorte Tønde 13, lige over for Fuhlausen, har intet Nr. Prammen ved N-Enden af Reiberplate Lededanning er inddraget. Indtil Fyret tændes ligger en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, ud for Enden af Demningen. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1805. Kjøbenhavn 1909).

2148. Tønder flyttet. Robbenplate. Ems. Ved Robbenplate er følgende Tønder flyttet saaledes: Emslørn S. til 53° 26' 21" N. Br. 6° 55' 58" Ø. Lgd. D C til 53° 26' 7" N. Br. 6° 55' 52" Ø. Lgd. E D til 53° 25' 48" N. Br. 6° 56' 15" Ø. Lgd. Lystønde Robbenplate til 53° 25' 15" N. Br. 6° 56' 7" Ø. Lgd. Hund N. til 53° 25' 27" N. Br. 6° 56' 6" Ø. Lgd. Spiritønde G A a er inddraget og en Spiritønde E E a udlagt paa 53° 25' 0" N. Br. 6° 55' 36" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2032. Kjøbenhavn 1909).

2149. Væg borttaget. Zainersee. Holland. Vraget af Tjalk »De Drie Uelproeders», der var sunket S. for Lemmer, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1536. Kjøbenhavn 1909).

2150. Lystønde flyttet. Noord Pampus. Zeegat van Goorae. Den sorte Lystønde Nr. 1 i Noord Pampus er flyttet til 51° 30' 2" N. Br. 4° 1' 51" Ø. Lgd.

2151. Lystønde udlagt. Keeten. Zeegat van Brouwerslaaven. Den sorte sort vandret stribe kugletønde Nr. 2 med Kryds, i Keeten, er ombyttet med en rød og sort vandret stribe Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formkæiser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 51° 36' 43" N. Br. 3° 56' 8" Ø. Lgd.

2152. Dybde. Karolinageul. Zeegat van Brouwerslaaven. I Karolinageul V-lige Indløb er den mindste Dybde midtforvands 4, m.

2153. Forandring i Afmærkning. Westerschelde. I Pas van Ternneuzen er Spidsstønde F flyttet til 51° 22' 8" N. Br. 3° 55' 47" Ø. Lgd., og den sorte

Lystønde Nr. 43, Navn van Bat, til 51° 23' 18" N. Br. 4° 9' 48" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 42 med afkortet Kegle er ombyttet med en rød og sort vandret stribe kugletønde Nr. 42 med Kors. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1808. Kjøbenhavn 1909).

2154. Fortøjender. Blackstake. River Medway. England. Fortøjende Nr. 7 ligger ¼ Kbl N. 88° V. fra Queenborough Spit Banke. En Fortøjende Nr. 50 er udlagt 2½ Kbl N. 76° V. fra samme Banke, som staar paa 51° 25' N. Br. 4° 47' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1290. Kjøbenhavn 1909).

2156. Grund tiltaget. River Medway. Sheerness Middle Sand er tiltaget V. efter c. 2 Kbl. En sort Tønde er midlertidig udlagt ved dens V-Ende i 2 m Vand, 2½ Kbl S. 75° Ø. fra Gran Spit Tønde.

Grunden 14 Kbl N. 1° V. fra Garrison Point Fyr findes Ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1915. Kjøbenhavn 1909).

2158. Grund tiltaget. Long Sand. Themsen. Long Sand er tiltaget S. efter. Her er 5, m Vand 16½ Kbl N. 53° Ø. fra South Long Sand Tønde. 51° 32' 33" N. Br. 1° 23' 39" Ø. Lgd.

2157. Fyr forandret. Fyrskibet »Outer Downsing». Fyret paa Fyrskibet »Outer Downsing» er nu et hvidt Blinkfyrt, der hver 30 Sek. viser Et-Blink, Blink 5½ Sek., Mørke 2½ Sek. Løvrigt er Fyret uforandret. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1360. Kjøbenhavn 1909).

2158. Skydeøvelser. Moray Firth. Skotland. I Moray Firth afholdes Skydeøvelser om Natten indtil den 8de November 1909. Der skydes i en Afstand af c. 5 Sm paa begge Sider af en Linie mellem Tarbet Ness og Cowsea Fyr og i c. 4 Sm fra begge Kyster.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2159. Fyrs Lysvinkel. Dieppe. Frakrig. Ved Dieppe er det røde, faste Fyr paa det lille Moleoved S. for den 0-lige Bølgeløberder nu formørket fra N. 19° V. til Kysten Ø. for Dieppe. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1464. Kjøbenhavn 1909).

2160. Undervands Klokketønde inddraget. Bullock Patch. Spithaad. England. Undervands Klokketønden, der til Førsøg var udlagt ved Bullock Patch, er inddraget og den sorte Spidsstønde udlagt ved Grunden. 50° 47' 45" N. Br. 0° 34' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1238. Kjøbenhavn 1909).

2161. Tønde forandret. Broad Sound. Scilly Isles. Den sorte Spidsstønde ved Old Wreck Rock har nu Stage og Ballon. 49° 54' N. Br. 6° 22' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

2162. Midlertidig Afmærkning inddraget. Plateau de Rochelonne. Frankrig. Arbjøderne ved Plateau de Rochelonne er indstillet for i Aar og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1145. Kjøbenhavn 1909).

2163. Forandring i Afmærkning. Bassin d'Archachon. I Bassin d'Archachon er følgende Forandring i Afmærkningen foretaget: Sort Spiritønde Nr. 1 med Cylinder er flyttet 180 m N.-ligere end angivet, nemlig til 44° 33' 16" N. Br. 1° 18' 0" V. Lgd. En sort Spiritønde Nr. 7 med Cylinder er udlagt mellem Nr. 5 og 9, paa 40° 33' 48" N. Br. 1° 15' 38" V. Lgd. Sort Spiritønde Nr. 15, Marpochette, med Cylinder er ombyttet med en Spidsstønde Nr. 15 med Cylinder. 44° 40' 14" N. Br. 1° 10' 26" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1967. Kjøbenhavn 1909).

2164. Baaker. Swakopmund. Tysk Sydvest-Afrika. I Nørtheden af Swakopmund staar følgende Baaker, der alle er sorte: Klippbake med Diamant, 29° 24' S. Br. 14° 28' Ø. Lgd. Rock Bay Forbake, med Trekant med Spiszen

Vyhoska, paa Lesina, S. Michele di Lagosta, Brnn Forliavn, paa Curzola og Zmanisca paa Grossa. Grøne, faste Fyr ved S. Luca di Zdrilac, paa Pasman, Tkon ved Kanal Pasman, Øen Tegna i Bai von Zlosela, Trebocinio i Kanal von Sebenico, Bossiglina Havn, Punt Croce, Vyhoska paa Lesina. Et hvidt, fast Fyr paa Punt Rat i Bai von Zlosela.

Endvidere tændes et rødt Fyr ved Babuljas og et hvidt Fyr ved Artgraunde, begge i Kanal Pasman; de viser til Forsøg Lys med Formærkelser.

2176. Fyr tændt. Kap Pellegrino. Øen Lesina. Paa Kap Pellegrino er tændt et hvidt Lys, der hver 6 Sek. viser To-Lyn, Lyn 0,3 Sek., Morke 1,2 Sek., Lyn 0,3 Sek., Morke 4,2 Sek. Flammeens Højde: 21 m. Synsvidde: 12 Sm. Rod, 11 m høj Kyrbygning, der staar 35 m fra Kysten, 1220 m N. 65° V. fra den trigonometriske Station paa Bjerget Pellegrino. 43° 11' N. Br. 16° 22' 0. Lgd.

2177. Lys- og Klokketønder udlagt. Odessa Bank. Kherson Bay. Rusland. Paa Odessa Bank N.-kandt, tæt ved de to sorte Spiritønder, er udlagt sorte Lys- og Klokketønder, der viser hvidt, fast Lys. 46° 33' N. Br. 31° 3' 0. Lgd. og 46° 34' N. Br. 31° 18' 0. Lgd.

2178. Grund. Aktar Bay. Azovske Hav. En 3,5 m Grund ligger i Indløbet til Aktar Bay. 46° 5' N. Br. 37° 37' 0. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.Kyst.

2179. Grunde findes ikke. Delagoa Bay. Afrika. I Delagoa Bay findes 5,3 Grunden, 3,2 Sm Sm S. 67° V. fra Cockburn Baake, ikke, der er 9,3 m Vand paa Stedet. 5,2 m Grunden 6,3 Sm S. 51° V. fra Cockburn Baake findes ikke, der er 7,3 m Vand paa Stedet. 4 m Grunden 9, Sm S. 67° V. fra Cockburn Baake ligger 3 Abl S. 16° V. for den i Kortet angivne Plads. Cockburn Baake: 25° 53' S. Br. 32° 54' 0. Lgd.

2180. Oplysning. Lorenzo Marques. Delagoa Bay. Fyret paa Baaken 1 Sm N. 81° V. fra Reuben Point Fyr, er slukket. Den røde Spidstønde med Kegel, 5 Kbl S. 68° 0. fra Reuben Point Fyr, er inddraget. Tidssignalet ved Reuben Point Fyr gives ikke mere. Handelskibe skal ankre V. for V.-Enden af Værfterne. Reuben Point Fyr: 25° 38' S. Br. 32° 36' 0. Lgd.

2181. Fyr forandret. Beacon Island. Cheduba Strait. Bay of Bengal. Birma. Den røde Lysvinkel i Beacon Island Fyr er borttaget. 18° 55' N. Br. 93° 27' 0. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1674. Kjøbenhavn 1909).

X. Asiens Ø.Kyst med Japan.

2182. Grund. Hoek Bedoelan (Grinting). Java N.-Kyst. Landgrunden fra Hoek Bedoelan og 2 Sm Ø. efter strækker sig længere ud end angrivet i Kortet. 4 m Grænsen ligger 850 m og 20 m Grænsen 900 m fra Kysten. 7° 42' S. Br. 113° 29' 0. Lgd.

2183. Lystønde udlagt. Soerabaja. Java N.-Kyst. En hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Morke 10 Sek., er udlagt paa Barron i Westervanwater til Soerabaja. 6° 52' 50" S. Br. 112° 44' 20" 0. Lgd.

2184. Forandring i Afmærkning. Cheribon. Java N.-Kyst. Den hvide Spidstønde N. for Hoek Losari skal omlyttes med en hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Morke 10 Sek. 6° 44' S. Br. 108° 51' 0. Lgd.

Den hvide Spidstønde paa 6° 44' S. Br. 108° 45' 0. Lgd. er inddraget. Fyrskibet »Cheribon« skal omlyttes med en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Morke 10 Sek. 6° 30' S. Br. 108° 43' 0. Lgd.

Bugsering af et Isbjerg. Fra Halifax, Nova Scotia, fortælles der om en stræng Tur, som Kabeldamperen »Mackay-Bennett« har haft ved New Foundlands Kyst, hvor Damperen maatte slæbe et Isbjerg til Sos. Isbjerget, der var 160 Fod langt, var kommet paa Grund over et Telegrafkabel, som skulde repareres. For at kunne udføre Reparationen var det nødvendigt at slæbe Isbjerget til Sos, men skønt man lagde 600 Fod Staaltrådstrasse omkring Bjerget, viste Kabeldamperens Kraft sig utilstrækkelig til at rokke dette, fortæller »Shipp. Gaz.« Der blev nu gjort Forsøg paa at sprænge Bjerget. En Ingeniør fra St. Johns Dokker, assisteret af en Styrmand og en Baads Besætning fra Damperen, besteg Isbjerget forsynet med store Kvantiteter Dynamit. Det lykkedes dem ogsaa at hugge et stort Hul i Bjerget og fylde dette med Sprængstof, men paa en Gang kom Bjerget løs af Grunden og kændrede over, saa Mændene kom paa Hovedet i Soen. De blev dog snart fisket op af en Baad fra Damperen, og da nu en ny Slæbetrosse blev lagt omkring den mægtige Ismasse, lykkedes det at slæbe den langt bort fra Banken. Reparationen af Kablet blev nu udført, og Damperen kunde vende tilbage til Halifax.

Død paa sin Post. Ved Telegrafist George Eccles af Winnipogs Anstrængelser ved den traadløse Telegraf om Bord i Damperen »Ohio«, som for nogen Tid siden sank ved Alaska, blev alle om Bord værende reddet paa nær en Passager, tre Mand af Besætningen og Telegrafisten selv, fortæller »Shipp. Gaz.« En Telegrafist ved den traadløse Station Ketchikan paa Alaska, opfangede netop Eccles sidste Ord, lige som Skibet sank. Eccles var inde i Telegrafrummet, da han udsendte den sidste Meddelelse om Passagerernes Redning: »Passagererne alle fra Borde. Gaet i Baadene. Kaptajn og Besætning forlader Skibet nu. Sidste Baad venter efter mig. Farvel.« Derefter fulgte Ordene: »Jeg er —« hvorefter alt blev stille. Da Telegrafisten i Land ikke mere kunde faa Forbindelse, vidste hun, at Manden maatte være gaet ned med Skibet.

Eccles traadløse Budskab bragte Hjælp fra Damperne »Humboldt« og »Rupert City«. Forst kom Ulykkessignalet »C. Q. D.« og derefter fulgte: »Ohio« stød paa en Klippe. Damperen synker. Send Hjælp øjeblikkelig eller alle er fortabt. — Kaptajnen.»

Derefter fulgte:

»Ohio« synker hurtigt. Kan ikke klare sig. Passagererne gaar i Baadene. Kaptajnen og Besætningen bliver til sidst.« I mindre end en halv Time efter at det første Budskab var afsendt, omkom

Eccles paa sin Post efter at have reddet henvend 200 Menneskeliv, deriblandt 134 Passagerer, da alle Baadene blev optaget af »Humboldt« og »Rupert City«. En af de overlevende fortæller, at da Skibet i sidste Øjeblik gjorde en Volte, sprang Eccles over Bord. Sandsynligvis har han stødt sig paa en Bjælke, for da man fandt hans Lig viste det sig, at han havde et stort Saar i Hovedet.

Havarier og Forlis.

Albert, Galease af Stryno, er det Skib, der, som meddelt, udfor Hals kom i Kollision med Dpsk. »Georg« og sank. »Albert« kom fra Sverige med en Ladning Kunstgødning bestemt til Aalborg.

De två Brøderne, Skonnert af Styro, kom paa Rejsen til Goteborg paa Grund paa Sydsiden af Læsø. Flot med Assistance af Motorfartøjer.

Sophie, 3/m. Skonnert af Svendborg, er d. 19. ds. grundstødt paa Ølands Nordodde. Flot med Assistance og indbragt til Kaluar.

Providentia, Dpsk. af Låbeck, kom d. 17. ds. paa Grund ved Limhamn. Med Assistance af Svitizers og efter at have kastet c. 200 Tons Kul over Bord kom Skibet flot og iud til Malmo. Fortsat Rejsen til Kronstadt.

Volmer, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 20. ds. paa Rejsen fra Grimsby til Pernau med en Ladning Kul paa Grund ved Hohurgen. Flot med Assistance af Bjergningssselskabet »Neptun« og fortsat Rejsen.

Adebramaa, 3/m. Skonnert af Mariehamn, kom d. 19. ds. paa Rejsen fra Kiel til Hjemstedet i Ballast paa Grund ved Rødsand. Flot med Assistance af Svitizers og indbragt til Gjedser.

Josey, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, som meddelt, for Udgaende fra Kemi mistet Skræn. En af Neptuus Bjergningsdampere blev tilkaldt og indslæbte Damperen til Luleå, men ved Indsejlingen der kom »Josey« paa Grund, og det viste sig efter Flotbeskrivelse, at Skibets Bund var stærkt beskadiget. Naar en Reserveskrue er bleven paasat, vil »Josey« gaa til Reparationshavn.

Konigsberg, Dpsk. af Stettin, kom d. 22. ds. i Taage paa Grund Nord for Dragør Havn. Flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til London.

2185. Udlægning af Fyrskib og Lystende. **Tg. Sambar, Borneo S.-Kyst.** Et rodt Fyrskib, mærket „Sambar“, der viser et hvidt Fyr med En-formørkiser hver 25 Sek., Lys 15 Sek., Mørke 10 Sek., skal udlægges 300 m O. for den røde Stumpende, som ligger S. for Tg. Sambar, paa 3° 40' S. Br. 110° 19' Ø. Lgd. Syssvidden: 10 Sm.

En sort Lystende, der viser hvidt Lys med Formørkiser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., skal udlægges V. for Clemeucia Bank, paa 3° 22' S. Br. 110° 4' Ø. Lgd.

2186. Sten fundet. **Seengei Liat, Banka NØ.-Kyst.** En Sten med 4 m Vand er fundet paa Seengei Liat Red. 2600 m N. 72° O. fra Mundingen af S. Kocmoetoon. 1° 49' S. Br. 105° 8' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2187. Karantænebestemmelser. Sverig. — Rotterdam er erklæret fri for Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nye Kort eller ny Bog; R: renet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

K 1833 England, E., River Medway, Sheet 1, Sheerness Bar to Bishops Ness.

England:

R 3683 England, E., Approaches to Sheerness. 3 sh.

N 2581 Orkney Islands, Seapa Flow and Approaches (Southern Sheet). 3 sh.

R 2129 Ireland, S., Long Island and Baltimore Bays. 3 sh.

R 919 Gulf of Aden, anchorages. Halls anchorage tilføjet. 2 sh.

R 40 India, W., Karachi Harbour (Kurrachee). 3 sh.

R 813 Ceylon, S., Plain of Belligama Bay udlagt. 3 sh.

N 1348 China Sea, Borneo, N. W., N. Natuna Islands. 4 sh.

R 2660 a China Sea, Southern Portion, Western Sheet. 3 sh.

R 3092 China, S. E., Bas Bay. 2 sh.

E. 280 Newfoundland, E., Notre Dame Bay. 3 sh.

R 1178 Forenede Stater i Nord-Amerika: South America—Coast of Peru: Paita to Pisco (2nd edition).

+ 1178 Same (1st edition).

Tyskland:

R Segehandbuch für die Westküste Frankreichs. 1909. 300 M.

Søkort-Arket.

Det nye kort over Grænseb har Nr. 230 og ikke 203. Kort Nr. 167. Grænseb, er annulleret.

Condor, Skonnert af Marstal, er d. 22. ds. paa Rejsen fra Odense til Norge i Ballast kommen paa Grund paa Hatterrevet.

Azela, Brig af Nibe, er paa Rejsen fra Granton til Hjemstedet returneret til Granton stærkt læk.

Nybygninger, Køb og Salg.

Ved en Tvangsauktion i Hamburg har Detailhandlerbanken her i Byen i Folge »Politiken« købt Damperen »Kommerzienrat Burjam« af Hamburg. Skibet, der er bygget i Aaret 1907 paa Howaldts-wenke, Kiel, maaler 1412 Brutto og 891 Netto-Reg. Tons.

Damperen tilhorte Rederifirmaet Maschmann & Ahrens, Hamburg. Kobesummen var 300,000 Mark.

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, Schubert, ank. hertil 22./9. — Alexandra, Nielsen, afg. Petersborg 19./9. hertil. — Algarve, Borries, afg. Dartmouth 21./9. til Marseille. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Bergen 22./9. Sydpan. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Havre 19./9. hertil. — Antwerpen, Madsen, afg. Salonica 21./9. til Konstantinopel. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 22./9. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 22./9. til Genua. — Aurora, Fischer, afg. Reval 22./9. til Petersborg. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Dartmouth 19./9. hertil. — Beira, Lunge, afg. Riga 22./9. til Petersborg. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 21./9. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Råfsø 18./9. — Christian IX, Holm, dokker. —

Danmark, Bøgvad, ank. Grimsby 21./9. — Douro, Soberg, ank. London 20./9. — Esbjerg, Strufove, afg. herfra 21./9. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Jaxoville 18./9. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 18./9. — Garonne, Kromann, afg. Bordeaux 22./9. til La Rochelle. — Georgios I, Sørensen, dokker her. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 16./9. til Kristianssand. — Heugest, Munk, ank. Pillau 21./9. — Hjelm, Sørensen, afg. Danzig 22./9. hertil. — J. C. Jacobsen, Jacobsen, afg. Havre 21./9. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 16./9. — Kusan, Hansen, ank. Liban 17./9. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 10./9. til Beston. — Kiev, Jørgensen, afg. Bari 21./9. til Catania. — Kursk, Gommessen, ank. Dunkerque 16./9. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunshüttel 21./9. til Libau. — Loire, Craignou, pass. Brunshüttel 21./9. til Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. Denia 22./9. til Malaga. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 11./9. til New York. — L. P. Holmblad, Jønsen, afg. Lissabon 15./9. hertil. — Moskø, Rasmussen, pass. Brunshüttel 21./9. til Dunkerque. — Nicolai II, Clausen-Kaas, ank. Antwerpen 13./9. — Nordjylland, Jacobsen, afg. Rotterdam 22./9. til Havre. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 23./9. — Omsk, Harder, ank. Windau 20./9. — Oscar II, Hempel, ank. New York 21./9. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Newport News 15./9. til Glasgow. — Perm, Christensen, ank. London 22./9. — Pregel, Iversen, afg. herfra 21./9. til Petersborg. — Riberhuus, Bonnelykke, afg. herfra 21./9. til Riga. — Saga, Wiberg, pass. Brunshüttel 21./9. til Antwerpen. — Saxo, Gotthardt, ank. Riga 21./9. — Seine, Dumpf, ank. Petersborg 18./9. — Texas, Lissner, ank. Zarate 6./9. — Tiber, Bech, ank. Marseille 21./9. — Tyr, Thanning, afg. herfra 21./9. til Windau. — Viking, Meyer, ank. Arendal 20./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosario 16./9. — Michael Outchoukoff, Harhoe, ank. Manchester 20./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Troon 18./9. til Campbellton. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Hull 11./9. til Miramichi. — Helmer Moreh, Thorsø, afg. Manchester 19./9. til Miramichi. — Excellence Ploske, Rasmussen, ank. Dunkerque 15./9. — Pawel Andrejoff, Tannebeck, ank. Kronstadt 18./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 15./9. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Methil 21./9. til Kronstadt. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 16./9. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Newcastle 20./9. — Newa, Dahl, ank. Newcastle 20./9.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Blyth 18./9. — Nordsoen, Skon, ank. Reval 18./9. — Ellen, Hansen, afg. Amsterdam 19./9. til Villareal. — Fylla, Christensen, afg. Kroustadt 21./9. til Methil. — Bodil, Uldall, ank. Reykjavik 20./9. — Dagmar, Mathiasen, afg. Hartlepool 20./9. til Sevilla. — Norma, Schiff, ank. Liverpool 21./9. — Alfa, Lauritsen, ank. Cardiff 21./9. — Lanna, Pedersen, afg. Blyth 21./9. til Kjøbenhavn. — Johanne, Thøgersen, afg. Petersborg 19./9. til Esbjerg. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Tyne 18./9. til Lissabon.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Tyne Dock 19./9. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Riga 21./9. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 18./9. — Elna, Ratje, ank. Riga 22./9. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 23./9. — Simone, Møller, afg. Archangel 16./9. — Jeanne, Løfler, afg. Noder Calix 17./9. — Vera, Riso, ank. Nizza 21./9. — Daisy, Lagesen, afg. Hernosand 17./9.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Riga 20./9. — J. N. Madvig, Hahn, ank. Kiel 19./9. — Hamlet, Jørgensen, afg. Pillau 19./9. — Helge, Olsen, ank. Methil 17./9. — Rolf, Olsen, ank. Petersborg 17./9. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Kroustadt 16./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 20./9. til Ghent. — London, Bom, afg. Swinemünde 21./9. til Grangemouth. — Paris, Tholander, ank. Kiel 20./9. — Bryssel, Kaas, afg. Aarhus 18./9. til Kasko.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Pillau 22./9. til Hernosand. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Riga 19./9. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 16./9. til Ghent.

Dania. Ely, Meinerz, ank. Methil 22./9. — Ingrid, Winther, ank. Kiel 16./9. — Fanny, Eriksen, ank. Tøse 21./9. — Lilly, Nielsen, ank. Bouess 20./9. — Alexy, Lorentzen, ank. Petersborg 19./9. — Dagny, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 22./9. til Gijon. — Mary, Clausen, afg. Königsberg 21./9. til Libau.

Frem. Austa, Bagger, ank. Libau 14./9. — Freja, Nielsen, afg. Moss 18./9. til Riga. — Vera, Thing, ank. Antwerpen 17./9.

Torm. Sara, Sonnichsen, pass. Holtenu 22./9. for Rotterdam. — Helene, Sørensen, ank. Kalundborg 21./9. — Agnete, Petersen, afg. Hull 21./9. til Odense. — Hermia, Hansen, ank. Odense 17./9. — Alice, Schultz, ank. Kalundborg 20./9.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Riga 14./9. — Russia, Poulsen, afg. Wilajoki 17./9. — Carl Hecksher, Starck, afg. Calais 21./9. — Dania, Petersen, afg. Kristiania 6./9. — Normannia, Eriksen, afg. Blyth 15./9. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 7./9. — Canada, Jespersen, ank. New York 1./9. — Livonia, Skov, ank. West Hartlepool 12./9.

Østerseen. Cimbrina, Poulsen, afg. Filadelfia 5./9. — Patricia, Danm Larsen, afg. Wilajoki 15./9. — Gratia, Sørensen, ank. Honfleur 20./9. — Astoria, Neergaard, afg. Pensacola 31./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Antwerpen 18./9. — Gallia, Nielsen, afg. Calais 21./9. — Calodonia, Storm Hansen, ank. Memel 11./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Uleåborg 11./9. — Kotonia, Rasmussen, afg. Oran 16./9.

Inga. Flaudria, Hansen, ank. Calais 17./9. — Granaria, Jørgensen, ank. Puerto Limon 4./9. — Carbonia, Mathiasen, ank. Swinemünde 20./9. — Estonia, Wiuckler, ank. West Hartlepool 14./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Methil 17./9. — Selandia, Troensegaard, ank. Rotterdam 22./9. — Secalia, Lindberg, afg. Petersborg 17./9. — Frumontia, Andersen, afg. Wiborg 28./8. — Boscia, Skovgaard, afg. Petersborg 16./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 11./9.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Newcastle 20./9. — Brattingsborg, Suenson, afg. Archangel 15./9. til Ronen. — Flyndorborg, Andersen, afg. Petersborg 19./9. til Hull. — Fredensborg, Fischer, ank. Newcastle 18./9. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Hungerburg 18./9. til Rotterdam. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Kjøbenhavn 18./9. — Kronborg, Jensen, ank. Wasklot 20./9. — Skanderborg, Jensen, afg. Uleåborg 16./9. til Ronen. — Stegelborg, Lund, afg. Kroustadt 18./9. til Rotterdam. — Stjerneborg, Lund, ank. Kroustadt 18./9. — Søborg, Hansen, ank. Skollefteå 21./9. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kroustadt 19./9. — Rosenborg, Schultz, afg. Memel 20./9. til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Ghent 16./9. — Klampenborg, Winther, afg. Blyth 21./9. til Swinemünde. — Marselisborg, Larsen, afg. Huelva 15./9. til Mariepol. — Silkeborg, Pedersen, ank. Hartlepool 18./9. — Skodsborg, Agerlin, afg. Königsberg 21./9. til Petersborg. — Tuborg, Schmidt, ank. Kristinestad 18./9. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Livorno 21./9. — Vordingborg, Palsbo, ank. Ghent 21./9.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Petersborg 18./9. — Dansborg, Kühl, ank. Ghent 20./9. — Jøgersborg, Larsen, ank. Libau 13./9. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 19./9. — Taarnborg, Matzen, ank. Sunderland 20./9.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Riga 19./9. til Dunquerque.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Petersborg 19./9. til Calais.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Santander 11./9. til Lübeck.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Odense 21./9. til Archangel. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Rotterdam 19./9.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Grangemouth 17./9.

Russia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Petersborg 20./9.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 1./9. for Hongkong. — Cathay, Kruse, ank. Shanghai 20./9. — Indien, Berg, afg. Sabang 12./9. til Suez. — Siam, Cortsen, pass. Tarifa 16./9. for Glasgow. — Paugau, Knudsen, afg. Antwerpen 18./9. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Colombo 17./9. til Penang. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Sabang 18./9. til Suez. — Bandon, Thomsen, pass. Tarifa 21./9. for London. — Cambodin, Christensen, ank. Delagoa Bay 20./9.

Vostindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 18./9. til Rotterdam. — St. Jan, Ingemann, afg. Portland 10./9. til St. Thomas.

Era. Emanuel, Hansen, ank. Kalundborg 18./9. — Enigheden, Jensen, ank. Aarhus 20./9.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Møller, ank. Kirkenaldy 22./9. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Riga 17./9. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Holtenu 20./9. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Swinemünde 22./9. — T. M. Werner, Hansen Holm, pass. Kjøbenhavn 21./9. for nordg. — Ajax, Brorsen, ank. Korsør 21./9. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Helsingør 17./9. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Petersborg 22./9. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Ghent 18./9. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Königsberg 20./9. — Peter Willemoes, Albertsen, pass. Kjøbenhavn 21./9. for nordg. — Hans Tavsén, Klæborg, ank. Brahestad 19./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Riga 20./9. — G. Koch, Jørgensen, ank. Blyth 22./9.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Petersborg 17./9. — Urania, Clausen, ank. Windau 18./9. — Svend, Schmidt, ank. Harstad 14./9. — Nordland, Møller, ank. Newcastle 19./9. — Krouprins Frederik, Andersen, afg. Kroustadt 20./9. — England, Andersen, ank. Petersborg 14./9. — Holland, Poulsen, ank. Königsberg 15./9. — Rusland, Madsen, ank. Methil 21./9. — Europa, Hansen, afg. Riga 16./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Wiborg 19./9. — Belgien, Nielsen, ank. Newcastle 20./9. — Dronning Olga, Petersen, ank. Petersborg 20./9.

H. Kirschner. Nivinton, Svendsen, ank. Methil 22./9. — Newton, Andersen, ank. Majori 12./9. — Fulton, Jørgensen, ank. Genua 18./9. — Edison, Jørgensen, afg. Hungerburg 21./9. til Grangemouth. — Washington, Nielsen, ank. Alloo 20./9.

Skandia. Gullfaxe, Ankersen, ank. Råfö 20./9. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 22./9. til Koivusaari. — Rimfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 18./9. til Dordrecht. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Raumo 21./9.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Rotterdam 22./9. — Allan, Nielsen, afg. Boness 21./9.

Sejlskibe.

Ronne. Gudmund, Petersen, ank. Stolpemünde 13./9. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Middelfart 13./9. — Hermod, Grenvold, ank. Kjøbenhavn 13./9. — Kastor, Clausen, ank. Kalmar 13./9. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksmunde 12./9. — Veset, Kofoed, ank. Libau 17./9.

Svendborg. Kirstine, Gommesen, ank. Vejle 15./9. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Holbæk 15./9. — Elise, Andreaesen, ank. Grangemouth 16./9. — Agnes, Christensen, ank. Brest 15./9. — Asta, Bom, ank. Flensborg 15./9. — Minerva, Fuglsang, ank. Rostock 15./9. — Venus, Jensen, ank. Neapel 16./9. — Cathrino, Hansen, ank. Aiguillon 16./9. — Laura, Bang, ank. Leith 18./9. — Yrsa, Sørensen, ank. Balkam 18./9. — Magnet, Gommesen, ank. Dieppe 18./9. — Christian, Jørgensen, ank. Gøstemuünde 20./9. — Ignatz Breum, Lund, ank. Shoreham 18./9. — Union, Olsen, ank. Ablasserdam 18./9. — Zampa, Petersen, ank. Fowey 21./9. — Heimdal, Rasmussen, ank. Kristiansand 22./9. — Pallesen, Jensen, ank. Duudec 22./9. — Vega, Rasmussen, ank. Dunquerque 22./9.

Era. Hortha, Krull, ank. Irvine Harbour 20./9. — M. Hay, Petersen, ank. Edinbro 19./9. — Kastor, Albertsen, ank. Riga 20./9. — Ami, Christensen, ank. Vejle 20./9. — Dana, Pedersen, er ank. t. Falmouth f. o. — Aerial, Christensen, ank. Ipswick 20./9. — Apollo, Albertsen, ank. Vejle 21./9. — Dortha, Boye, ank. Fulmouth 20./9. — Atlantic, Rasmussen, er ank. t. Falmouth p. R. t. Antwerpen. — Emanuel, Bager, ank. Portsmouth 22./9. — Skirner, Rasmussen, ank. St. Voastlahaugue 21./9. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 21./9. — Thøa, Friis, ank. Kjøbenhavns Red 20./9. p. R. t. Macduff.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 24. September 1909. — Nordevropæisk Sejlskibsroder-Forbund. — Forslaget om et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadønes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

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.

Telegraphlo 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 Oey, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

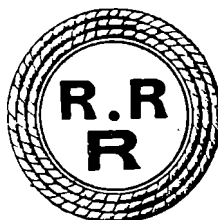
„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Rotter og Utoej og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“, Telef. 3283



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Dr. med. Goldeohmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. 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.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 74.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 28. September 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davls Farver - Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.



Tekn. Maskinhandel.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.
Forlang min Illustrerede Prisliste.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovieringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapakser og Skruetakser leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugsringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 1735.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Privat Telegraf-Code,
et og besparende Forbindelsesmiddel mellem Søfarende og Hjemmene.
Prisen er Kr. 1,50 pr. enkelt Eksemplar.
Faas ved Henvendelse til „Dansk Søfartstidende“s Kontor,
St. Annæ Plads 26 eller gennem Boghandlerne.

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.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“ **Hans Smith.** Telegramadr. „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Spezialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skruaakslar. Centrifugalpumpe. Anlæg for Flyde- og Tørdokker. Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuüm, 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28165

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Telf. 152 Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel. Telf. 152
Havnegade 37. Nakskov.

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,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

De private Assurandører Hm.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

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.



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.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.



Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havest til Salg

HELGE STABELL

Skibssingenior

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.

Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Auktion over Skib.

Onsdag den 6. Oktober.
Eftm. Kl. 3 afholdes Auktion
over Kvasen „Preja“ af Nexø.
37 B. T., 19,38 N. T. Skibet
er godt, velbygget og en god
Sejler. Sidste Forsikringssum
7500 Kr.

W. Coops Skibshandel

Vejlø.

Al Slags Proviant til Udørsel
Lager af alle Skibsrekvisitter

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens
Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følge
alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger
for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed alle Meddelelser, der ha
gøjeblikkelig Betydning for Navigeringens Sikkerhed. **Originale Fragtberetninger** fra Damp- og Sejlskibsmarkedet
Meddelelser om indtrufne **Havarier** og **Forlis** og udførlige **Skibsefterretninger** for Damp- og Sejlskibe findes
begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavn, d. 28. September 1909.

Allerede paa det nærværende Tidspunkt tør det vistnok anses som hævet over enhver Tvivl, at den Interesse, som endnu kan knyttes til den af Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 fremsatte Plan om Oprettelsen af et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger, væsentligst eller vel endog udelukkende er af teoretisk Art. Af Foreningens polemiske Indlæg i sidste Nummer af dette Blad fremgaar det imidlertid, at i hvert Fald Foreningens Ledelse stadig fastholder sin Plans Beregtighed og Fortræffelighed, og vi mener derfor at skyldte Foreningen det Hensyn at gøre dens Standpunkt til Genstand for en yderligere Drøftelse her i Bladet, uanset at der til det nævnte Indlæg er føjet en Sigelse mod *Dansk Søfartstidende*, som vi for vort Vedkommende skarpt maa tilbagevise.

Det er en Misforstaaelse, naar Foreningen mener at kunne hævde, at det udelukkende vil blive det konstituerende Mødes Sag at klare og fastsætte Forholdet mellem det foreslaaede »Fællesraad« og den fra alle Sider anerkendte Fællesrepræsentation. Et godt og loyalt Samarbejde mellem disse to Institutioner maa nødvendigvis i den Grad være en Hovedbetingelse for Fællesraadets Eksistensberettigelse, at det maa synes besynderligt, at ikke allerede Foreningens Indbydelses-Cirkulære her har taget et klart og bestemt Standpunkt. Men selv om dette nu end lader sig bortforklare, saa er og bliver det dog ganske uforstaaeligt, at Foreningens Ledelse, efter at dette Spørgsmaal er blevet draget frem i allerførste Linie, i sin Polemik mener at kunne indskrænke sig til at trække en Vekselse paa det konstituerende Møde. Generalforsamlinger har, saavidt vor Erfaring rækker, aldrig haft deres Styrke i at ordne og afgrænse vigtige Forhold, medmindre der i Forvejen foreligger klare og velmøderede Forslag. Det store Flertal af dem, der kommer til Stede ved saadanne Lejligheder, venter med Rette, at den væsentligste Del af Arbejdet skal være færdigt eller dog tilrettelagt forinden Mødet, og honoreres denne Fordring ikke, vil Resultatet af Mødet i ni af ti Tilfælde blive mere end tvivlsomt. Vi maa derfor vedblivende fastholde, at Foreningen og dens Formand skylder at anvise Vej for et loyalt Samarbejde mellem Fællesraadet og den Central-Organisation, som i Forvejen rummer Repræsentanter for — Fællesraadets Interesser. Disse Repræsentanter er, som Foreningen meget rigtigt hævder, Repræsentanter for de enkelte Foreninger, men heri adskiller de sig ingeniende fra Fællesraadet, thi dets Medlemmer kan heller aldrig blive andet end Repræsentanter for de enkelte Foreninger. Begge Slags Repræsentanter vil have at holde Kontakt med de Foreninger, de repræsenterer, og vi ser ikke, at den ene skulde have nogen som helst større Forudsætning herfor end den anden; det skulde da være, at man ved »Fællesraad« vilde forstaa en Art permanent »Fællesgeneralforsamling« for samtlige Landets nautiske Foreninger — en Tanke, som det af rent praktiske Grunde vilde være meningsløst at hæfte sig ved.

I Sammenligning med dette ene — Spørgsmaalet om Forholdet mellem »Fællesraad« og »Fællesrepræsentation« — bliver alle de øvrige Forhold, der kan fremdrages i denne Forbindelse, af underordnet Interesse, og

vi ser ikke rettere, end at Den alm. danske Skibsførerforening ikke har villet eller ikke har formaet at fremføre noget Moment, der har kunnet ændre det Syn paa Sagen, som vi i vor forrige Artikel har gjort os til Talsmand for, og som i Korthed kan udtrykkes saaledes:

Det foreslaaede Fællesraad maa under de nuværende Administrations- og Organisationsforhold indenfor Skibsfarten anses som overflødig, i saadanne Tilfælde hvor det maatte staa enigt med Fællesrepræsentationen, og skadeligt — direkte eller indirekte — i alle andre.

Og til dette Standpunkt tror vi, at Hovedparten af de interesserede efter moden Overvejelse vil slutte sig.

Belysningen af Hollænderdybet. Efter Forlydende vil der i Lobet af November Maaned blive udlagt en Lystønde ved Grunden »Ryggen« i Hollænderdybet til Lettelse for Navigeringen gennem dette Løb.

Afmærkningen af Kobbergrunden. Marineministeriet agter, efter hvad vi erfarer, at supplere den nuværende Belysning og Afmærkning af Kobbergrunden med en Fløjtetønde, naar en saadan maatte blive ledig fra en anden Station.

En Fløjtetønde i Forbindelse med Fyrbaaken paa Grunden vil formentlig yde fuldt tilstrækkeligt Ækvi- valent for det i sin Tid inddragne Kobbergrund Fyrskib, der, som bekendt, nu har Station ved Østre Flak.

Den 1ste Oktober er der forløbet 25 Aar siden Mægler H. A. Hansen, et af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings mest velkendte Medlemmer, startede sin Mæglerforretning paa Thuro.

H. A. Hansen, der i sin Virksomhed stadig har været en Foregangsmand, opholder sig netop i disse Dage i Rostock for at overtage en Damper — den første Damper fra Thuro — som han har købt i Forbindelse med sin Søn, Mægler R. S. Hansen.

Vi føler os forvisslet om at mange, baade i og udenfor Sejlskibsrederi-Foreningen, d. 1ste Oktober vil sende H. A. Hansen en Hilsen og en venlig Tanke med Ønsket om Held og Fremgang for ham selv og hans Virksomhed.

Isefjordens Uddybning. Hillerød, 25. September. (R. B) I et Møde i Dag vedtog Frederiksborg Amtsraad enstemmig at slutte sig til Andragendet om Uddybning paa Statskassens Regning af Indløbet til Isefjorden. I Forvejen har Holbæk Byraad, Holbæk Amtsraad, 34 Sogneraad i Holbæk Amt, Frederikssunds Købstad samt Ferslev-Vellerup Sogneraad og Ourø Sogneraad i Frederiksborg Amt sluttet sig til Andragendet.

Fra det kongelige Søkartarkiv har vi modtaget Kort Nr. 230 (Graadyb). Maalestok 1:40,000. Dybder og Højder er angivet i Meter. Dybderne til Springtids Lavvande.

Passeret Vrag. Forener af D. F. D. S.s Dampskib »Ficaria«, Kaptajn P. Thidemann, meddeler, at

han d. 23. ds. paa 54° 28' N. Br. og 2° 8' Ø. Lgd. passerede to lodretstaaende Master, c. 30 Fod ud af Vandet. Vraget staa i 7 Favne Vand i Linien Spurn—Hanstholm, meget farlig for Sejladsen.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

(Sluttet.)

Valg.

Efter en Frokostpavse gaar man videre i Dagsordenen ved Foretagelse af Valg.

Til Medlemmer af Repræsentantskabet genvalgte Skibsmæglerne C. V. Petersen, Svendborg, og Albert E. Boye, Marstal. Formanden Konsul Rechinizer, Aalborg, har frabedt sig Valg. Da der er udmeldt saa megen Tonnage af Forbundet, at Repræsentantskabet skal tælle et Medlem mindre, vælges intel nyt Medlem i Stedet.

Til Revisorer genvælges Skibsrederne C. V. Clausen, Marstal, og Petersen Lolk, Taasinge.

Lovændringer.

Det vedtages at ændre Vedtægternes § 1 saaledes, at Repræsentantskabet fastsætter Forbundets Hjemsted, som hidtil har været Kjøbenhavn.

I § 9 foretages en mindre Ændring angaaende Forbundets eventuelle Ophævelse.

Fælles Overledelse for Forbundet og forskellige udenlandske Foreninger.

Paa Repræsentantskabets Vegne forelægger Minor Rasmussen et Forslag om en fælles Overledelse for de interesserede Foreninger: Norsk Sejlskibsrederforening, Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg, Verband Deutscher Küstenschiffer, Vestkustens Sjöfartsförening og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. Taleren forelægger Repræsentantskabets Forslag til fælles Vedtagter.

Konsul Johnson, Höganäs, motiverer Tilslutning til dette Forslag.

Næstformanden anbefaler ligeledes Forslaget.

H. A. Hansen, Thuro, finder det heldigst, om Sagen venter, til det afgøres, om Forbundet skal bestaa eller ej.

Pickhard, Hamburg, maa holde paa, at én Repræsentant for hver Forening er for lidt. Der maa være to eller flere i Forhold til Tonnagen.

Rudbjerg, Lysekil, ønsker et Fællesmøde i Kjøbenhavn til Drøftelse af Forslaget.

Konsul Johnson udtaler sig i Tilslutning hertil.

Minor Rasmussen: Repræsentantskabet tror ikke, Tiden er inde til at realisere Rudbjergs Forslag i Øjeblikket. Under de noget ubestemte Forhold vil det næppe være rigtigt at binde en eventuel ny Bestyrelse til et bestemt Forslag i den Henseende.

Rudbjerg: Fragtralerne er saa vigtigt et Spørgsmaal, at der maa handles hurtigst muligt.

Minor Rasmussen: Ophæves Forbundet, er det ikke heldigt, at en ny Ledelse er bundet af saadanne Vedtagelser.

Translater Rasmussen: Naar »Forbundet« først er ophævet, vil »Foreningen« saamaend gerne optage Forhandlingerne paa det foreliggende Grundlag.

Rudbjerg: Vi er aabenbart alle enige. Men Sagen haster.

Pickhard henstiller, at Sammenkomsterne indvarsles i Vintertiden.

H. A. Hansen, Thuro: Forbundets Love indeholder netop Bestemmelser om en fælles Overledelse. Skal vi have en ny Sammenslutning, gælder det om at faa Norge med, og det vil vist være fornuftigt at bede Normændene udarbejde Udkastet til Vedtægterne. Saa bliver disse nok lettere vedtaget.

Skibshandler Chr. Bang, Svendborg: De fremmede Herrer skulde gerne have et andel Resultat med hjem, end at vi her er samlet til en Opløsning i Stedet for en Sammenslutning. Kan vi ikke faa saa meget positivt Resultat, at vi kan vælge Delegerede her til et fælles Møde?

Dirigenten: Vi véd jo, at de udenlandske Repræsentanter alle ønsker Samarbejde, og Norge gaar sandsynligvis ogsaa med, naar baade Tyskland, Sverig og Danmark er enige. Det vilde da være en suuk og naturlig Opgave, om Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund tog denne Opgave op. Saa havde det alene derved udrettet noget godt.

Næstformanden finder dette meget naturligt.

Repræsentanterne fra Sverig maa paa dette Tidspunkt forlade Mødet og tager Afsked under Udveksling af Hilsner. —

Grube, Marstal, foretrækker, at Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse tager Initiativet til Sammenslutningen med Udlandet.

Mægler A. Hansen, Svendborg, tænker sig, at Foreningens Bestyrelse gerne tager sig af Sagen.

Mægler Boye, Marstal, slutter sig i en længere Tale til Tanken om en Overledelse.

Sluttelig vedtages, at Forbundets Repræsentantskab tager Initiativet til at faa dannet en fælles Overenskomst for de interesserede inden- og udenlandske Foreninger.

Næste Mødested

overlades det Repræsentantskabet at lage Bestemmelse om.

Forskelligt.

Minor Rasmussen giver Meddelelse om en nyoprettet engelsk *club* for Assurance af Lastens Svind. Foreningens Navn er The Shipowners Protection and Indemnity Association, Limited, t. Lloyds Avenue, London E. C. Ved Henvendelse til Forbundets Kontor vil Rederne kunne faa nærmere Oplysninger.

Næstformanden, R. S. Hansen, udtaler en Tak til den afgaaede Formand, Konsul Rechinizer, en højsindet, nobel og fin Mand i enhver Henseende, og

en særlig udmærket Støtte for Forbundet som for Skibsfarten i det hele.

Det vedtoges at sende Konsulen følgende Telegram:

Idet Generalforsamlingen udtaler sin Beklagelse af, at Sygdom hindrer Deres Nærværelse her i Dag, sender vi Dem vor ærbødige Hilsen og forbindtligste Tak for Deres Arbejde i Forbundet.

Dirigenten slutter derefter Mødet, som har været over fem Timer, og som ikke tæller nær saa mange Deltagere ved Slutningen som ved Begyndelsen.

Der udbringes et Leve for Dirigenten, som takker med at udtale de bedste Ønsker for Forbundet.

V. O.

Dampskibets Hundrede Aars Jubilæum.

I disse Dage fejres der i New York en stor Fest til Minde om, at det er Hundrede Aar, siden Robert Fulton foretog sin første, berømte Dampskibsfart derovre. I denne Anledning giver et Barnebarns Barn af den berømte Oplinder, Alice Cray Sutcliffe i »Century Magazine« en Skildring af Dampbaadens Opfindelse og Barn-domstid, der stammer fra Dokumenter, som ikke tidligere har været offentliggjort, og som viser, at denne Opfindelse, ligesom saa mange andre af Menneskehedens Størværker, maatte kæmpe med betydelige Vanskeligheder. Den første heldige Fart foretog Fulton ikke i Amerika, men i Paris i August Maaned 1803, hvor flere Embedsmænd og Lærde, paa Foranledning af den daværende Førstekonsul, Napoleon Bonaparte, venlig kom ham i Møde. En karakteristisk Skildring af denne Fart gav et Øjensvidne i et samtidigt, polyteknisk Blad saalydende:

»Den 9. August blev der gjort et Forsøg med en ny Opfindelse, hvis fuldkomne og glimrende Forløb vil kunne faa vigtige Følger for Frankrigs Handel og Skibsfart. Allerede i de sidste to eller tre Maaneder har man ved Quai Chaillot kunnet se en Baad af et mærkeligt Udseende: den er forsynet med to store Hjul, der ligesom paa en Vogn er anbragt paa en Akse, medens der bagved disse Hjul er en stor Ovn, der rager op med et Ror, som om det var en Slags Brandsprøjte; denne Ovn skal sætte Baadens Hjul i Bevægelse. For nogle Uger siden har onde Mennesker søgt at ødelægge denne Mekanisme, men nu rik Bygmesteren, efter at han havde faaet Skaden repareret, en smigrende Belønning for sit Arbejde og sit Talent. Kl. 6 Aften satte han, kun hjulpet af tre Personer, sin Baad i Bevægelse, ved hvilken Lejlighed to andre Baade var fastgjort til hans Baad, og han fremviste nu i én og en halv Time det sjældne Skuespil, at et Skib ligesom en Vogn blev bevæget ved Hjul, men disse Hjul var forsynet med flade Plader eller Skovle og blev sat i Gang af en Brandsprøjte. Medens vi fulgte Skibet langs med Kajen, forekom Hurtigheden os, som Baaden bevægede sig med imod Strømmen i Seinen, at være omtrent saa stor som en meget rask Fodgængers, det vil sige omtrent fem Kilometer i Timen, men naar den gik ned ad Strømmen, var Farten meget større. Baaden gik fire Gange op og ned. Den manøvrerede med Lethed, drejede til højre og venstre, gik til Ankers og begyndte uden Vanskelighed paany sin Fart. I begge de andre Baade befandt der sig et Antal Lærde, der uden Tvivl vil afgive saa gunstige Beretning, som en saa sjælden Mekanisme fortjener det. Opsfinderen af denne glimrende ny Indretning er Hr. Fulton, en Amerikaner og berømt Mekaniker«.

Hvilken Fremgang har Hundrede Aar ikke bragt paa dette Omraade, naar man ser hen til de flydende Pragt-

Paladser, der nu flyver over Atlanterhavet paa godt fire Døgn med Tusinder af Passagerer.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen er det freudeles yderst mal, og der er ikke meget Haab om at se den Stigning, som man venter om Efteraaret. Tonnagen placeres kun trevnt til meget lave Rater.

Vestsverig og Østnorge er omtrent blottet for Laster. Danmark afskiber enkelte Kornlaster til Norge til lave Rater.

Returlaster Vest fra er der ikke just Mangel paa, men de er sparsomme, og den sædvanlige Stigning i Kulmarkedet udebliver ogsaa. Oljekager fra Frankrig er ogsaa meget sparsomme; saa i al Almindelighed er det vanskeligt at faa Skibene placeret.

For de mindre Skibe er der ingen store Forandringer sket siden sidste Beretning: Befragtning af Korn fra Tyskland har endog været noget mindre, men forhaabentlig vil der med Oktober-Afskibningerne atter komme mere Liv i denne Forretning: Noteringerne er ellers uforandret. Sverig har ikke saa faa Stenlaster fra de sydlige Pladser, hvor Arbejdsforholdene forovrigt nu atter skal være fuldstændig normale: der noteres for Gadesten til Stettin, Stolpmünde og Königsberg $3\frac{1}{4}$ M. til Kiel, Kantsten $\frac{3}{4}$ M. samt for Bloksten fra Solvesborg til Wismar, Greifswald og Stettin 4 M.: Vestsverig er derimod flovere, saaledes noteres Halmstad kun til Elben. Med Hensyn til de russiske Østersopladser kan Riga igen placere Tonnage til Danmark, Sverig og noterer for Oljekager 14 M. Danmark er fuldstændig uforandret og har, hvad Korn angaar, saa godt som slet intet: Kjøbenhavn, som er meget flov, sluttede for Gasmasse til Riga 4 M., Danzig $3\frac{1}{4}$ M., samt Kul til Rønne 14 Øre.

Fra Sø og Land.

Der opstilles forskellige Gissninger med Hensyn til den allerede længe savnede engelske Dampet »Waratah«, af The Blue Anchor Line, der afgik fra Durban i Slutningen af Juli Maaned d. A. En Korrespondent skriver i »Times«: »Waratah«s Forsvinden skyldes maaske, at den er onslugt af en Jordskælvshølge; en Fure som man er mere udsat for i Stillehavet end i noget andet Hav. For omtrent tyvo Aar siden var en Civilingeniør Mr. Williams paa Vej hjem til England fra Australien med P. and O. Damperen »Britannia«, og han fortalte efter sin Ankomst til London, hvorledes Skibet med Nød og Næppe undslap sin Undergang paa denne Rejse. Da det havde været nogle faa Dage til Sø, modte det en bjerghøj Sogang, der foranledigede Mr. Williams til at gøre et Forsøg paa at maale Søernes Højde. Kaptajnen overværede med Interesse dette Forsøg; men pludselig sprang han op paa Broen, slog paa Maskintelegrafnen, beordrede Farten mindsket og Skibets Kurs ændret i en ret Vinkel.

Grunden hertil blev straks klar. En vældig Bolge, der stod som en Mur, kom hurtigt rullende imod Skibet. Dette klovede Bolgen med et vældigt Bulder, men heldigvis med Stævnen til Søen, og kom sikkert igennem. Mærkelig nok blev Søen straks efter rolig, og Kaptajnen kom igen hen til Mr. Williams. Da denne spurgte ham, hvad der vilde være hændet, hvis denne Sø var kommet paa tværs af Skibet, erklærede Kaptajnen, at det vilde være kæntrret rundt og gaaet til Bunds med Mand og Mus. Hvis en saadan Ulykke er hændet »Waratah«, er den eneste Trøst den, at alle om Bord har faaet en hastig Død.

Der kan dog endnu ogsaa være den Mulighed, at »Waratah« har faaet Maskinskade og driver om paa Oceanet uden at kunne hjælpe sig selv. Der udsendes i disse Dage Hjulpeckspektioner, for at søge efter den savnede Dampet.

Havarier og Forlis.

Stegelborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 22. ds. kollideret med Skonnert »Gurli« af Halmstad. Denne fik saa megen Skade, at den maatte indbugseres til Frederikshavn for Reparation. Damperen, der kun fik ubetydelig Skade, fortsatte Rejsen.

Alide, Dpsk. af Harlingen, blev den 20. ds. indbugseret hertil. Skibet har i Naksøv Fjord slaaet Skrue af og maatte hertil for at faa ny Skruer paasat.

Væring, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 24. ds. strandet ved Sunderland. Mandskabet er reddet.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekonserverings Fabrik i Naksø

Fans i alle Skibsprovanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemellestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, afg. Schubert, afg. herfra 24./9. til Riga. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 23./9. — Algarve, Borries, afg. Gibraltar 26./9. til Barcelona. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 25./9. — A. N. Hansen, Paanske, ank. hertil 23./9. — Antwerpen, Madsen, afg. Pera 24./9. til Panderna. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 22./9. — Arno, Strubberg, ank. Genua 26./9. — Aurora, Fischer, ank. Petersborg 23./9. — Baron Stjerublad, Therkildsen, ank. hertil 24./9. — Beira, Lunge, afg. Petersborg 26./9. til Woodport. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 21./9. — Chr. Broheng, Mortensen, afg. Räsö 24./9. til Barcelona. — Christian IX, Holm, afg. herfra 25./9. til Neufabrwasser. — Dagmar, Bogvad, pass. Quessant 26./9. til Barcelona. — Douro, Soberg, afg. Dartmouth 25./9. til Madeira. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 27./9. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Jaxoville 18./9. — Frederik, Thomsen, pass. Brunshüttel 25./9. for London. — Garonne, Kromann, afg. La Rochelle 23./9. hertil. — Georgios I, Sørensen, dokker her. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 27./9. — Hengest, Munk, ank. hertil 26./9. — Hjelm, Sorensen, ank. hertil 23./9. — I. C. Jacobsen, Jacobsen, ank. hertil 25./9. — Jolantha, Siuonsen, afg. Antwerpen 26./9. hertil. — Kasan, Hansen, pass. Brunshüttel 26./9. for London. — Kentucky, Andersen, afg. herfra 10./9. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. Catania 24./9. til Palermo. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 26./9. — Leopold II, Rasmussen, ank. Liban 23./9. — Loire, Craignou, pass. Brunshüttel 21./9. for Bordeaux. — Louise, Kruse, afg. Cadix 26./9. til Sevilla. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 24./9. — L. P. Holmblad, Jon Jansen, ank. hertil 23./9. — Moskø, Rasmussen, ank. Dunkerque 23./9. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. Hull 25./9. — Nicolai II, Clausen Kaas, ank. Antwerpen 13./9. — Nordjylland, Jacobaus, ank. Havre 24./9. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 23./9. — Omsk, Harder, ank. Liban 24./9. — Oscar II, Hempel, ank. New York 21./9. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Newport News 15./9. til Glasgow. — Perm, Christensen, ank. London 22./9. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 25./9. — Riberhuus, Bonnelvke, ank. hertil 27./9. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 23./9. — Saxo, Gotthardt, ank. Riga 21./9. — Seine, Damot, afg. Wiborg 26./9. til Kotka. — Texas, Lissner, ank. Zarate 6./9. — Tiber, Bech, afg. Marseille 26./9. til Toulon. — Tyr, Thanning, ank. hertil 27./9. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 26./9. til New York. — Viking, Sonne, ank. Trondhjem 24./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosario 16./9. — Michael Outehoukoff, Harboe, ank. Manchester 20./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Troon 18./9. til Campbellton. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Hull 11./9. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Manchester 19./9. til Miramichi. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Methil 24./9. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Kronstadt 18./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 15./9. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Methil 21./9. til Kronstadt. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 24./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Newcastle 22./9. til Petersborg. — Nowa, Dahl, ank. Newcastle 20./9.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Almeria 23./9. til Licata. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Cartagena 22./9. til Casablanca. — Nautik, Nielsen, afg. Blyth 23./9. til Malaga. — Nordsoen, Skou, pass. Helsingør 25./9. til London. — Nexos, Basse, ank. Lissabon 21./9. — Gerda, Iversen, ank. Swansea 25./9. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 25./9. for Methil. — Cito, Jepsen, afg. Hull 25./9. til Lissabon. — Napoli, Brineli, pass. Gibraltar 22./9. til Safi. — Bodil, Uldall, afg. Reykjavik 24./9. til Methil. — Dagmar, Mathiasen, pass. l'ouessant 23./9. for Sevilla. — Nerma, Schiff, ank. Avonmouth 24./9. — Alfa, Lauritsen, afg. Cardiff 25./9. til Yersey. — Laura, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 25./9. — Hebe, Gregersen, ank. Malaga 25./9. — Inger, Larsen, afg.

Almeria 24./9. til Liverpool. — Johanne, Thøgersen, ank. Esbjerg 25./9.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Stockholm 25./9. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Riga 21./9. — Martha Christensen, ank. Rouen 26./9. — Elna, Ratje, ank. Riga 22./9. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 23./9. — Simone, Møller, afg. Archangel 16./9. — Jeanne, Løffler, ank. Calais 24./9. — Vera, Riso, ank. Nizza 21./9. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 25./9.

Mercur. Vulean, Nielsen, afg. Riga 20./9. til Ghent. — London, Bom, afg. Swinemünde 21./9. til Grangemouth. — Paris, Tholander, ank. Kiel 20./9. — Bryssel, Kaas, ank. Kasko 24./9.

Vulcan. Berlin, Krogh, afg. Pillau 22./9. til Hernosand. — Wien, Boeck Hansen, ank. Riga 19./9. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 16./9. til Ghent.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Riga 14./9. — Russia, Poulsen, ank. Calais 24./9. — Carl Hecksher, Starek, afg. South Shields 24./9. — Dania, Petersen, afg. Boston 24./9. — Normannia, Erichsen, ank. Kronstadt 22./9. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 23./9. — Canadia, Jespersen, afg. New York 18./9. — Livonia, Skov, ank. West Hartlepool 12./9.

Østeroen. Cimbrja, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 23./9. — Patricia, Dam Larsen, ank. Bruges 22./9. — Gratia, Sørensen, ank. Honfleur 20./9. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 24./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Antwerpen 18./9. — Gallia, Nielsen, ank. Hull 22./9. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Memel 22./9. — Sarmatia, Pedersen, afg. Ulæborg 24./9. — Kotonia, Rasmussen, afg. Oran 16./9.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Grangemouth 24./9. — Granaria, Nielsen, afg. Puerto Limon 21./9. — Carbonia, Mathiasen, ank. Königsberg 24./9. — Estonia, Wiueckler, ank. West Hartlepool 14./9.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Methil 22./9. — Selandia, Troensegaard, ank. Rotterdam 22./9. — Secalia, Lindberg, ank. Dunkerque 24./9. — Frumentia, Andersen, ank. Aleksandria 23./9. — Boscia, Skovgaard, ank. Zaandam 23./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 11./9.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Brattingshong, Suenson, afg. Archangel 15./9. til Rouen. — Flynderborg, Andersen, ank. Hull 25./9. — Fredensborg, Fischer, ank. Tyne 17./9. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Narva 18./9. til Rotterdam. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Kjøbenhavn 24./9. til Petersborg. — Knoborg, Jensen, ank. Wasklot 20./9. — Skanderborg, Jensen, afg. Ulæborg 16./9. til Rouen. — Stegelborg, Lund, ank. Rotterdam 25./9. — Stjerneborg, Lund, afg. Kronstadt 26./9. til Narva. — Søborg, Hansen, afg. Skellefteå 25./9. til Sundsvall. — Rosenborg, Schultz, afg. Memel 20./9. til Rotterdam. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kronstadt 19./9.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. West Hartlepool 25./9. til Kjøbenhavn. — Klampenborg, Winther, ank. Swinemünde 24./9. — Marselisborg, Larsen, afg. Huerva 15./9. til Mariepøl. — Silkeborg, Pedersen, ank. West Hartlepool 18./9. — Skodsborg, Agerlin, ank. Petersborg 24./9. — Tønborg, Schmidt, afg. Kristinesstad 23./9. til Hull. — Ulfborg, Møllerup, ank. Livorno 21./9. — Vordingborg, Palsbo, ank. Ghent 21./9.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Petersborg 25./9. til Granton. — Dansborg, Kühl, ank. Ghent 20./9. — Jægersborg, Larsen, ank. Libau 13./9. — Kallundborg, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 25./9. til Narva. — Taarnborg, Matzen, afg. Sunderland 23./9. til Fairwater.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Dunkerque 25./9.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Petersborg 19./9. til Calais.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Lübeck 24./9. til Petersborg.

Svendborg. Anna Mærsk, Møler, afg. Odense 21./9. til Archangel. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Rotterdam 25./9. til Boness.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Grangemouth 22./9. til Riga.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Petersborg 20./9.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 24./9. til Shaughni. — Cathay, Kruse, ank. Hankow 24./9. — Indien, Berg, afg. Sabang 12./9. til Suez. — Siam, Cortsen, ank. Glasgow 23./9. — Pagan, Knudsen, afg. Antwerpen 18./9. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Penang 23./9. til Singapore. — Chumpon, Hansen-Rau, afg. Sabang 18./9. til Suez. — Baudon, Thomsen, pass. Quessant 24./9. til London. — Bintaug, Gabe, afg. Kjøbenhavn 23./9. til Sika. — Cambodia, Christensen, ank. Delagoa Bay 20./9.

(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 tilvejet 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 Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods 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 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</p> <p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 18 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug, 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermanederne halv Havneafgift</p>	<p>Bugsering uforudsæn.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning hovedsagelig ved 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 udenfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af 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 Bugserdamer. 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 Løfteævn. 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 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 Tons 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 og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen 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 Maanederefter Indførelsen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, 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 Arbejdsfor-mand (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-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 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 Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 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 besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slots 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ 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.
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. indberettet Lodsafgifter. Dampskibesom anløber 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 besørgeres af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 38' bred i Bunden. Portaabinners Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12½', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6¼ 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 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 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Damper.	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, 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 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, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer 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. Bolværker-nes 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 meste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ¼ Øre daglig, pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	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 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, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 8/16 Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 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.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./9. til Paramaribo. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 18./9. til Rotterdam.

Ers. Energi, Svane, ank. Wasa 25./9. — Erindring, Nielsen, ank. Methil Red 25./9.

Torm. Sara, Sonnichsen, ank. Rotterdam 24./9. — Holene, Sorensen, ank. Kalundborg 21./9. — Hermia, Hansen, afg. Odense 24./9. til Riga. — Agnete, Petersen, afg. Tyne 21./9. — Alice, Schultz, ank. Konigsberg 25./9.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Petersborg 22./9. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Ghent 25./9. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Konigsberg 24./9. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Calais 25./9. — G. Koch, Jørgensen, afg. Blyth 25./9. — H. C. Anderson, Rasmussen, ank. Riga 20./9. — Ajax, Brorsen, afg. Korsør 25./9. — T. M. Weruor, Hansen Holm, ank. Calais 25./9. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Windau 24./9. — J. D. S. Adolph, Fengel, afg. Holtenu 25./9. — Chr. Christensen, Møller, ank. Kirksaldy 22./9. — N. G. Petensen, Bloch, afg. Riga 26./9. — Hans Tavsén, Knaaborg, afg. Brahestad 26./9.

Alfred Christensen. Eklipika, Hemmingsen, afg. Kronstadt 25./9. — Urania, Clausen, afg. Windau 24./9. — Svend, Schmidt, ank. Harstad 14./9. — Nordland, Møller, afg. Newcastle 24./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Kronstadt 20./9. — England, Andersen, ank. Petersborg 14./9. — Hollaud, Poulsen, ank. Konigsberg 15./9. — Rusland, Madson, afg. Methil 23./9. — Europa, Hansen, ank. London 23./9. — Tyskland, Danstrup, afg. Wiborg 24./9. — Belgien, Nielsen, afg. Newcastle 24./9. — Dronning Olga, Petersen, ank. Petersborg 20./9.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Genua 20./9. til Livorno. — Fulton, Jørgensen, ank. Livorno 23./9. — Newton, Andersen, ank. Majori 12./9. — Nivingston, Svendsen, afg. Methil 24./9. til Fairwater. — Washington, Nielsen, afg. Alfoa, 22./9. til Konigsberg.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Råfsö 24./9. til Lübeck. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 22./9. til Koivunari. — Rimfaxe, Faber, ank. Dordreht 22./9. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Raumo 21./9.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Stettin 23./9. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Stettin 23./9. til Riga. — Ove Gjedde, Jans, afg. Hamburg 22./9. til Dunston.

Frø. Austa, Baggor, afg. Libau 23./9. til Newcastle. — Freja, Nielsen, afg. Riga 25./9. til Halmstad. — Vora, Thing, ank. Brntisland 24./9.

Sejlskibe.

Esbjerg. Etna, Pedersen, ank. Esbjerg 23./9. — Ella, Olsen, afg. Esbjerg 24./9. til Kristiansund.

Fans-Nordby. Coploy, Petersen, afg. Iquique 6./9. til Kanalen f. O.

Fans-Sønderho. Martha, Fischer, ank. Rio Grande 22./9.

Ers. Kronen, Hermansen, ank. Kappeln 22./9. — Diana, Hansen, ank. Lymington 22./9. — Marie, Boye, ank. Karlskrona 23./9. — Neptun, Jensen, ank. Lysekil 23./9. — Johanne, Østermann, ank. Kristiania 23./9. — Sofie, pass. Dungeness 21./9. f. vestg. — Kanoline, Christensen, ank. London 23./9. — Astræa, Svane, ank. Dingle (Irlaud) 22./9. — Peter, Ohlsen, ank. Gefle 23./9. — Hosanna, Raahauge, ank. Banff 23./9. — Valkyrieu, Weber, ank. Liverpool 25./9. — Zeus, Sorensen, afg. Kjøbenhavn 23./9. til Stralsund. — Kathinka, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 23./9. — Thyra er 12./9. prajet paa 44° N. Bdr., 35° V. Lgd. — Ingolf, Nymann, ank. West Wemyss 25./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 28. September 1909. — Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. — Dampskibets Hundrede Aars Jubilæum. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Huvarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkedes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 466 & 500.

Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

Kort Nr. 230. Graadyb. Maalestok 1: 40,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 2,00, paa Papir Kr. 1,50.

Den Danske Havne-Lods. 6. Udgave. 1909. Pris: Kr. 2,00.

Kort Nr. 167. Graadyb, er annulleret.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 18. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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.



faas hos de fleste af Landets

**Skibs- og
Provierteringshandlere**

Jacob Holm,
Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1788. Aktiekapital Kr. : 200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinser.
Post-Adresse : Telefon Nr.
Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: HOPPE.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 8, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand, Örnököldevik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn, Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Seborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Seborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsenteret for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)

Skibsmægler.

Telegr.-Adr.: „Baltcon“.
Lagerqvist.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

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. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigt i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

• Husk •

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

„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.

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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 75.

Kjøbenhavn, Fredag den 1. Oktober 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
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
Redningsbølter.



Tekn. Maskinhandel.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionær.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Adr.: St. Anne Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

Als DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filial: Ny 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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trafkes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

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.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølsør etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampfougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

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.

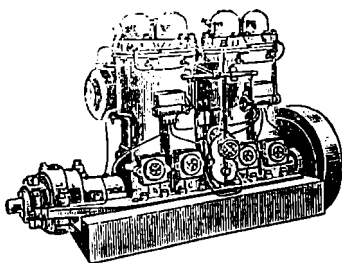
Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
Københ. C. Telf. H. 1728.

Sømandshøjskolen
i Svendborg.

Kursus Novbr.—April saavel for Befarne som for Begyndere. 30 Kr. maanedlig for Ophold og Undervisning. Nærmere ved Henvendelse til

Vilh. Rasch,
Forstander.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.



Lysekil Motoren „SKANDIA“

er den bedste og billigste
Skibsmotor.
— Aarstilvirkning over 10 000 HK. —
Fartøjer af Staal og Træ
Lysekils mek. Verkstads A/B
(Skandinaviens største Skibs- og Baadmotorfabrik.)
Ingeniør Helge Stabell
Hobrogade 10. København Ø.
Telf. Øbro 1938 x. Telegramadr. „Skibalabell“.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-befalinger besørges.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhavn 42. Telefon-Nr. 42

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eff. A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.



Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK. STAMP. FABR. XANIA.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
te gner 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.

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.

Odense Skibsværft

Telf. 984. ved M. Korocd. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedle.

Norsk Dampskibsfører,

bosiddende i Danmark og godt inde i danske Forhold. ønsker Beskættigelse ved skibsinteresserede For-tagende paa Landjorden. Godt inde i Regnskabsføring. Taler og korresponderer Engelsk, Tysk, Fransk og Spansk. Gode Anbefalinger og Referencer. Billet, mrk.: „For Tiden i udenrigs Fart“, bedes tilsendt „Dansk Søfartstidende“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

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.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

Kort Nr. 230. Graadyb. Maalestok 1: 40,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 2,00, paa Papir Kr. 1,50.
Den Danske Havne-Lods. 6. Udgave. 1909. Pris: Kr. 2,00.
Kort Nr. 167. Graadyb, er annulleret.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleumsmotore r

Kjøbenhavn, d. 1. Oktober 1909.

Indførelsen af Undervandsklokker er heldigvis stedse i Fremskridt paa udenlandske Kyster, skriver »Hamb. Corr.« Som Erfaringen godtgør, har Anvendelsen af undervands Klokkesignalapparater vist sig af den største Betydning for Skibsfarten, ved Andvningen af Kysterne, navnlig i taaget Vejr. Ved Dampernes Udrustning med disse Signalapparater, som f. Eks. Norddeutscher Lloyd har gennemført paa alle sine store Passengerdampere, er der kommet Navigeringen et overordentligt værdifuldt Hjælpemiddel i Hænde. Som det meddeles, skal der nu ogsaa anbringes en Undervandsklokke ved Indsejlingen til Cherbourg, Nord for Fort de l'Quest paa fjorten Meters Vanddybde, den skal give et Slag hver tre Sekunder. — Klokken ventes anbragt midt i September Maaned. Det maa haabes, at Fyrskibenes yderligere Forsyning med disse Apparater maa holde Skridt med Skibenes Benyttelse af dem, hvorved Skibsfarten vil vinde meget i Sikkerhed.

»Vikings« Hjemrejse fra Australien. Den 7. September ankom Skoleskibet »Viking« til Falmouth efter en overmaade heldig Rejse med en Ladning Hvide fra Port Pirie i Sydaustralien.

Fra Port Pirie til Ækvator brugte Skibet kun 70 Dage, derimod blev den sidste Del af Rejsen en Del forsinket paa Grund af Modvind og Stille. »Viking« har vist sig som en god Sejler og et godt Søslib. I det stille Ocean havde man haard vestlig Kuling med høj Sø, og fra Staten Island til Falklandsøerne lænsedes for en voldsom Sydveststorm, der underliden antog orkanagtig Karakter. Skibet klarede sig fortræffeligt og tog kun Vand over midtskibs i Slingringerne.

Sundhedstilstanden har paa hele Rejsen været tilfredsstillende, og der er ikke forefaldet Havari af nogensomhelst Art.

Efter Anmodning fra Skoleskibets Bestyrelse har Navigationsdirektøren inspiceret Skibet og afholdt Eksamen over Eleverne, medens »Viking« laa i Falmouth og paa Rejsen derfra til Dublin, hvor Ladningen losses. Navigationsdirektøren har fundet Forholdene om Bord tilfredsstillende i enhver Retning og Resultatet af Elevernes praktiske Udtællelse fortrinligt.

Den internationale Søretskonference. Bryssel, 28. Septbr. (Ritz. Bur.) Den tredje internationale Konference til Udarbejdelse af ensartede Regler for Søretten aabnede i Dag her. 25 Stater er repræsenteret ved 60 Delegerede. Udenrigsminister Davignon bød Konferencen Velkommen. Til Præsident valgtes belgisk Statsminister Beernaert.

Optaget Vrag. Aalborg, 27. Septbr. (Ritz. Bur.) Den sunkne Skonnert »Albert«, der i flere Dage har spæret Sejlsadsen gennem Hals Rende, er i Dag bleven taget op af Svitzer og indbragt til Egense Hage.

Sø- og Handelsretsdømme. Kjøbenhavn, 29. September. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 35,000 Kr. med Renter for Bjergningen af Damperen »C. F. Tietgen«, der den 14. Februar d. A. paa Rejse fra New-York til Kjøbenhavn med Passagerer og Stykgodsladning kom paa Grund ved Dybingen ved Indsejlingen til Kristianssand.

Sø- og Handelsretsdømme.

Dom i S. S. Nr. 69/1909, afsagt d. 22. Septbr. 1909. A/S. Det østasiatiske Kompagni mod Forsikringsselskabet Nederlandsche Lloyd i Amsterdam ved Max Levig & Co., her.

Dagen efter at Dampskibet »Petronia«, tilhørende Det østasiatiske Kompagni, den 15. Juni f. A. paa Rejse fra Antwerpen til Østasien med en Ladning Stykgods, bestaaende blandt andet af Papir og Jern, havde passeret Aden, opdagedes det, at der var Ild i Bunkerkulene. Kaptajnen søgte derfor ind til nærmeste Ankerplads, Bander Maryah paa Afrikas Kyst. Den 18. om Morgenen opdagede man, at der ogsaa kom Røg op fra et af Lastrummene. Da det ikke iykkedes at kvæle Ilden, bestemte Kaptajnen sig den 19. til at gaa tilbage til Aden som nærmeste Nødhavn for at søge at redde Skib og Ladning. Den 21. ankredes paa Adens Red. Man begyndte at udlosse Ladningen og pumpe Vand i Lastrummene, men Ilden bredte sig stadig. Den 22. Juni fandt en Eksplosion Sted, og man besluttede sig da til at forlade Skibet og sænke det. Skibet blev af et Par Bugserdampere slæbt ind mod Land, hvorefter Rummene blev fyldt med Vand, saaledes at det sank ned paa Grunden. Den 24. Juni var Ilden fuldstændig slukket, men efter Kasko- og Ladningsassurandørernes Ønske afventede man deres Repræsentanters Tilstedekomst, forinden videre foretoges. Den 7. Juli var der Synsmænd om Bord, der erklærede, at Ladningen ikke vilde lade mere Skade ved at blive liggende 8 Dage længere under Vand. Den 16. Juli tog man fat paa Arbejdet med at hæve Skibet, der den 21. s. M. blev bragt flot, men som foreløbig maatte blive liggende udenfor Havnen, idet dels Havneautoriteterne, dels Vejret lagde Hindringer i Vejen for, at det kunde gaa ind i Havnen. Den 27. afholdtes der Besigtelsesforretning over Ladningen. Skonsmændene tilraadede at sælge Ladningen ved Auktion paa Stedet, om muligt under Et, saaledes som den laa i Skibet. Den 27. kom Skibet ind i Havnen. Der medgik nu nogle Dage med Oprydning paa Dækket og i Maskinrummet, og i den Tid søgte man forgæves at faa solgt Ladningen under Et, saaledes at Køberen selv skulde udlosse den. Da dette viste sig ugørligt, paabegyndtes den 3. August Losningen, der varede til den 7. September, idet dels Beskadigelserne paa Ladningen, dels mangelfulde Lossegrejer sinkede Arbejdet.

Ved en den 23. Juli afholdt Besigtelsesforretning ansattes Skibet i den Stand, det var (Maskinerne og Skroget under Vandlinien fandtes praktisk talt ubeskadiget), til en Værdi af 15,000 £; den til at bringe Skibet til Europa fornødne foreløbige Reparation antages at ville koste 3,000 à 3,500 £. Efter endt Udlosning ansattes de endelige Reparationsomkostninger til 24,000 £. Skibet var forsikret hos Forsikringsselskabet »Nederlandsche Lloyd« i Amsterdam for 800,000 Kr. (43,956 £), hvorhos der var forsikret for 140,000 Kr. paa beholden Ankomst. Forholdet mellem Assurandørerne og Rederiet ordnedes imidlertid saaledes, at dette, da Skibet ikke var kondemnabelt, overtog samtlige Udgifter mod en samlet Godtgørelse af 815,000 Kr. Rederiet opgav imidlertid at reparere Skibet og solgte det videre til Indien, hvortil det efter foreløbig Istandsættelse kunde afgaa med egen Maskine.

Ved Police af 28. Januar 1908 var »Petronia« bleven forsikret mod Tidstab for 300 Kr. pr. Dag, Maksimum 40 Dage aarlig, hos Forsikringsselskabet »Nederlandsche Lloyd«, der atter havde reassureret hele sin Risiko hos et engelsk Selskab. Det hedder i Policens Tekst blandt andet, at Tidstab erstattes, som foraarsages: »1) ved nødvendig Ophold i Nødhavn paa Grund af Skade paa Ladning og/eller paa Grund af Istandsættelse af Skade paa Skib og Maskine, der er en Følge af Soulykke — —«. Det hedder sluttelig i Policen: »Skaderne under denne Police opgøres af kjøbenhavnske Dispatchører og betales

senest tre Uger, efter at Dispatchen er forelagt Assurandørerne, og skal Dispatchørens Fortolkning af Policebetingelserne være bindende for alle Parter.

I Henhold hertil tilstillede »Petronia«s Rederi en henværende Dispatchor Sagens Dokumenter med Anmodning om at opgøre Rederiet's Tilgodehavende efter Dispatchen. I Dispatchørens derefter affattede Beretning hedder det efter en Fremstilling af de stedfundne Begivenheder sluttelig:

»Da Skibet kom i Nødhavn den 21. Juni og Opholdet dér paa Grund af Beskadigelse paa Ladningen i Følge ovenstaaende Tidsangivelser strakte sig udover 40 Dage, er Maksimum for Tidstabspolice'n overskredet. Assurandørerne betaler herefter: 40 Dage à 300 Kr. pr. Dag 12,000 Kr. plus Salær 25 Kr.

Da Forsikringselskabet vægrede sig ved at betale Beløbet, har Østasiatisk Kompagni anlagt nærværende Sag, hvorunder det paastaar det indstævnte Forsikringselskab tilpligtet at betale den fornævnte Forsikringssum samt de omtalte 25 Kr. for Dispatchørens Opgørelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Det indstævnte Selskab paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. Selskabet har for det første hævdet, at det ikke kan være bunden ved Dispatchørens Afgørelse, og for det andet, at den truffne Afgørelse er urigtig.

I første Henseende vil de Indstævnte gøre gældende, dels at det efter Policens Ord kun er Dispatchørens »Fortolkning af Policebetingelserne«, der er bindende, og at der ikke i nærværende Tilfælde foreligger nogen saadan Fortolkning, dels at de Indstævnte ikke har faaet Lejlighed til at fremsætte deres Mening for Dispatchøren, inden denne traf sin Afgørelse, der saaledes er bygget udelukkende paa de ham af Citanterne tilstillede Dokumenter.

De af de Indstævnte med Hensyn til Sagens Realitet fremsatte Indsigelser gaar i det væsentlige ud paa, at Opholdet i Aden, i hvert Fald for største Delens Vedkommende, ikke kan betragtes som nødvendigt Ophold i Nødhavn og derhos ikke har været motiveret med Hensyn til Ladningen. De har derhos fremsat, at Citanterne, der paa Grund af Skibets Tilstand opgav at føre det hjem og solgte det videre, ikke har lidt eller kunnet lide noget Fragttab ved Opholdet i Aden og derfor heller ikke kunne anses berettiget til Erstatning for Tidstab.

Retten, der ikke kan tillægge disse Indstævntes Realitetsindsigelser nogen virkelig Betydning, finder ikke Anledning til nærmere at komme ind herpaa. Retten kan nemlig kun forstaa Policens foran citerede Bestemmelse derhen, at Parterne er bunden ved den af Dispatchøren truffne Afgørelse, og den Omstændighed, at der ikke har fundet nogen egentlig Procedure Sted for Dispatchøren, giver ikke nogen Hjemmel for Domstolene til at tilside sætte Afgørelsen. Citanternes Paastand vil herefter være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 300 Kr.

Dom i S. S. Nr. 72/1909, afsagt den 22. Septbr. 1909. Skipper Jens Peter Hansen mod Fabrikejer M. Oswald.

Ved skriftlig Kontrakt af 12. April 1908 blev Skipper Jens Peter Hansen af Fabrikejer M. Oswald antaget som Fører af dennes Lystkutter »Stella« for en maanedlig Løn af 130 Kr. Kontrakten galdt for Tiden fra 8. April til 1. Oktober 1908, men Skipper Hansen kunde afmønstres med 8 Dages Varsel, hvis han viste sig »paa nogen Maade utjenstdygtig«. Hansen, der gjorde Tjeneste i den fastsatte Tid, tilsaa i Løbet af Vinteren 1908 til 1909 Kutteren mod et mindre Honorar, og i Begyndelsen af Maj gjorde han Kutteren klar. Efter Hansens Fremstilling blev han den 1. Maj d. A. paany antaget som Fører paa samme Vilkaar som tidligere; efter Oswalds Fremstilling blev der ingen udtrykkelig Aftale truffet, men det var ganske vist Meningen, at han skulde

være Fører for samme maanedlige Betaling som forrige Aar. Der oprettedes ingen ny Kontrakt. Den 12. Maj d. A. henvendte Hansen sig til en Læge, der beordrede ham indlagt paa Hospitalet for Nervesvækkelse og Muskel-slappelse i Benene. Dette meddelte Hansen samme Dag Oswald med Tilføjende, at Sygdommen kunde trække ud i længere Tid (Hansen mener at have sagt i 4 til 6 Uger). Hansen tilbød ved samme Lejlighed at skaffe en anden Mand i sit Sted og skaffede ogsaa en Mand, der gjorde Tjeneste fra den 12. Maj. Hansen fik som sædvanlig midt i Maj sin halve Maanedsgage, hvoraf han udbetalte tre Dages Løn til sin Efterfølger, der skulde have samme Gage som Hansen. Da Efterfølgeren imidlertid efter faa Dages Forløb udeblev fra sin Tjeneste, antog Oswald uden nærmere Forhandlinger med Hansen, der da laa paa Hospitalet, en ny Mand.

I Slutningen af Juni blev Hansen udskrevet og henvendte sig straks til Oswald, hvem han meddelte, at han i Løbet af en halv Snes Dage vilde være rask, og den 10. Juli meldte han sig derefter paany til Tjeneste. Oswald, der ikke mente at kunne afskedige den ny Skipper, nægtede imidlertid at modtage Hansen, der derefter har anlagt nærværende Sag, hvorunder han paastaar Indstævnte Oswald tilpligtet at betale Gage fra 15. Maj til 1. Oktober d. A. med 585 Kr. samt Renter og Sagens Omkostninger. Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Baade efter den oven riterede Bestemmelse i Kontrakten af 1908 og efter Solovens § 64 vilde Indstævnte have været berettiget til at afskedige Citanten, naar denne ved Sygdom blev utjenstdygtig. Indstævnte har imidlertid ikke mod Citantens Benægtelse godtgjort at have afskediget Citanten, for denne den 10. Juli d. A. meldte sig rask og til Tjeneste, og efter det foreliggende maa Retten tværtimod antage, at Citanten 2 har haft Grund til at gaa ud fra, at hans Plads stod ham aaben, naar han blev rask, mod at hans Gage under hans Sygdom udbetaltes hans Stedfortræder.

Da Citanten atter meldte sig til Tjeneste, kunde han efter Solovens § 65 ikke afskediges, uden at der ydedes ham den fulde, ham tilsagte Hyre.

Indstævnte har nu vel hævdet, at Kontrakten af 1908 ikke kan betragtes som gældende ogsaa for 1909, og at Citanten for indeværende Aar derfor kun kan betragtes som antaget paa ubestemt Tid. Da det imidlertid maa anses for det sædvanlige, at Førere for Lystkuttere antages for hele Sommeren (»for Sæsonen«), findes Citanten at have haft Ret til at bygge paa, at han ogsaa for Sommeren 1909 var antaget for en Tid, der ligesom i Kontrakten af 1908 fastsat, gik til 1. Oktober. Der maa saaledes tilkomme Citanten Krav paa Gage til 1. Oktober d. A.

Citanten har under den mundtlige Procedure erkendt, at det ikke var Meningen, at Indstævnte under Citantens Sygdom skulde lønne baade ham og hans Stedfortræder, men at denne skulde oppebære Citantens Gage for dette Tidsrum. Der vil herefter kun kunne tilkomme Citanten Gage fra 10. Juli til 1. Oktober d. A. eller Kr. 346.67 med Renter og Sagens Omkostninger.

Den første Dampskibs-Passagerfart.

Et fornøjeligt Billede fra Dampskibsfartens Barndom, der i Anledning af Fulton-Festerne i New York paa en anskuelig Maade genkalder Begivenhederne for Hundrede Aar siden, giver E. Dupuy i »Figaro«, paa Grundlag af samtidige Kilder. Efter at Fulton havde gjort sine første Provefarter, var han klar over Betydningen af sin Opfindelse med Hensyn til Samfærdselen og forsøgte nu straks at indrette en fast Forbindelse ved Hjælp af sit Dampskib mellem New York og Albany, saaledes at Afgangs- og An-

komsttiden var nøje fastsat. For første Gang tilstræbte denne Kunstner og Drømmer, der hidtil kun havde beskæftiget sig med Udførelsen af sin geniale Idé, at opnå en materiel Nytte af sin Opfindelse. I de første Dage af September 1807 bragte »Albany Gazette« den første Bekendtgørelse om en Dampskibsstrafik:

»Nord-Flod-Dampbaaden« vil Fredag Formiddag Kl. 9 afgaa fra Paulus Hook Færge og ankomme til Albany Lørdag Aften Kl. 9. Man vil om Bord forefinde alt, hvad man ønsker af Spisevarer og Bekvemmeligheder. Billetpriserne er tre Dollars til Newburgh, for 14 Timers Sejlads, fem Dollars til Esopus, for 20 Timers Sejlads, og syv Dollars til Albany, for 36 Timers Sejlads.

24 dumdristige Rejsende meldte sig efter denne Annonce og indfandt sig tidlig om Morgenen den 7. September for at gaa om Bord i Damperen »Clermont«.

Denne ny Indretning indgød imidlertid mange Mennesker stor Skræk. En ængstet Fader sendte i sidste Øjeblik en af sine Venner ned til Kajen for endnu en Gang at befalde hans Son om at opgive denne Rejse: — »John, vil Du sætte Dit Liv paa Spil for saadan en Tings Skyld? Jeg gentager det for Dig, det er den skrækkeligste Opfindelse, som kan tænkes, og Din Fader har sendt mig for paa enhver Maade at forhindre Dig i at gaa med«. — Men John lod sig ikke blødgøre og gik om Bord med de andre, medens en stor Menneskemasse opfyldte Kajen. Afgangen trak lidt ud, alt var ikke rigtigt i Orden, og først efter nogen Tid blev der givet Signal til Afgang. Spottende Bemærkninger regnede fra alle Sider ned over Passagererne, men Fullons faste og rolige Stemme overdøvede Larmen. Endelig steg Dampen hvislende til Vejs. Hjulene hvirvlede mægtige Vandmængder op og i den almindelige Hurra- og Bifaldsstorm tabte Spotternes sidste Bemærkninger sig. Farten blev et Triumftog fra først til sidst. Hudsonflodens Bredder var tæt besat med Mennesker, og Baade afventede overalt med Utaalmodighed »Clermonts« Forbifart, der blev hilst med endelos Jubel.

Ved Hawerstraw-Bay nærmede der sig en rask Mand i en Pram og bad om Tilladelse til at komme om Bord, man tilkastede ham en Line og halede ham op. Det var en Møller, der erklærede, at aldrig havde han dog set en Vandmølle fare hen over Vandet, og han ønskede at overbevise sig om, hvorledes det kunde gaa til. Fullton lod ham se Maskineriet og forklarede ham Drivværkets Mekanisme. Da han havde set alt, ønskede han ogsaa at se Møllestenene; man svarede, at det var en Hemmelighed med dem, og en Spøgefugl mellem Passagererne føjede til, at han skulde bare lade en dygtig Ladning Korn bringe om Bord, saa skulde han snart se Melet komme frem.

Garnisonen i West-Point var begejstret, og det sammen var Befolkningen i alle de Byer, som man kom forbi. »Clermont« naaede til Albany fire Timer for den fastsatte Tid.

Fragtmarkedet.

I flere Retninger, nemlig Sortehavet, Azov, Middelhavet og Østen, er Stemningen fast, og der har gennemgaaende været betalt lidt højere Rater end Ugen i Forvejen, men paa andre Kanter er Situationen saa temmelig uforandret, dog synes der i Østersøen at være mere Rigelighed paa Trælaster, særlig fra Sverig og Finland til U. K., hvortil der er Udsigt til lidt Stigning, da Bestemmelserne om indskrænket Dækslast jo snart maa tages i Betragtning. Fra Reval, Riga, Libau og Königsberg finder der desuden en Del Kornafskibninger Sted, og da Tilførslerne menes at ville blive større i den nærmeste Fremtid, vil der, endskønt Tonnage er ret rigelig, maaske nok indtræde nogen Bedring i Østersømarkedet i Oktober, selv om Stigningerne i de fleste Tilfælde vil

holde sig indenfor beskedne Grænser. Hvad Kulfragterne angaar, da har der været udfoldet en ikke ringe Aktivitet, saavel paa Østkysten som i Wales, men i det hele og store viser Raterne ikke nogen nævneværdige Forandringer.

Det østlige Marked er fast, da baade Wladiwostock, Australien og Indien har konkurreret om den prompte Tonnage, som har været temmelig knap. Fra Wladiwostock sluttedes en 10,000 Tons Baad pr. Decbr. til 25/9 U. K. eller Kontinentet med Bonner, men 26/3 kan faas for mindre Baade. For Erts fra Port Pirie sluttedes nogle December/Januar Baade til 25/ Antwerpen, medens Kalkulla betalte 22/ à 22/6 for Jute til Dundee, 23/9 Boulogne pr. Oktober/November og Bombay 17/ Dødvægt en Havn U. K. eller Kontinentet pr. November, 17/6 to Havne.

Sortehavet etc. ligger ligeledes bedre. Fra Odessa, Nikolajeff, Kherson etc. kan faas omkring 8/ à 8/3 L. II. A. R. for store Baade, hvorimod Azow betaler 9/ »any«, 9/6 Hamburg. For Oljekager fra Novorossisk til Danmark betaltes 12/ à 12/6 Basis én Lossehavn for 3000/4000 Tons Baade. Alle de forannævnte Rater er for ultimo Septbr./primo Oktbr. Lastning.

Middelhavet har udfoldet betydelig Aktivitet, og Tendensen er fast for prompt Lastning. Fra Smyrna betaltes for en 4,000 Tons Baad til London, Hull eller Leith £ 1.800 ca. £ 2.000 to Lossehavne. Blandt Ertsbefragtingerne nævner vi 5/6 Algier/Tyne, 5/10½ Almeria/West Hartlepool (3,500), 6/6 Porman/West Hartlepool, 10/ San Nicolas/Antwerpen, alt med fri Despatch. For Fosfat fra Tunis til Birkenhead eller Garston betaltes 9/. Fra Bilbao er Ertsfragterne steget yderligere, og der sluttedes sidst til 4/6 Newport, 4/9 à 4/10 Middlesbro eller Rotterdam, 5/9 Dunkerque.

Nordamerika er meget treven for Aarstiden, og Raterne lader gennemgaaende betydeligt tilbage at ønske. Galveston betalte 28/9 for Bomuld til Liverpool, Havre eller Bremen og Savannah 22/6 à 23/9. Paa Netto Charter fra Golfen akcepteredes 8/7½ U. K. eller Kontinentet pr. Oktober, 9/ pr. Novbr. Kornbefragtinger fandt ikke Sted i hele Ladninger. En Del Baade placeredes paa Timecharter Basis til 3/ Dødvægt, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

La Plata Markedet er næsten ganske livløst. Fra Buenos Aires betaltes 7/3 til Genua, fra Rosario 8/9 o. C. til U. K. eller Kontinentet (4,000 T.), prompt, medens der fra San Lorenzo Grænsen pr. 10. Februar/10. Mar's sluttedes til 13/6 (6 d. mindre direkte Havn).

Østersømarkedet viser ingen Forandring af Betydning, men der er ingen Mangel paa Laster, og som foran heromt kan det godt være, at Raterne vil bedre sig en Kende i Maanedernes Lob. Der noteres 23/6 à 24/ D/B ½ Boards, Haparanda/Hull, Fres. 32/33 D/B.B. to à tre mellemsvenske Pladser/Ostende, Fres. 31/32½ Sydfinland/Honfleur, Hfl. 13 à 13½ Sydfinland/Amsterdam, 25/ à 25/6 pr. Favn Kortprops Sydfinland/Østkyst Kulhavn. St. Petersborg ligger meget højt; der betales 1/1½. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Mk. 21½/22 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, Fres. 30/31 til Terneuzen. Fra Reval noteres 1/2¼ à 1/3 Hvedebasis til Rotterdam, fra Riga 10½ d. Option Antwerpen 11¼ d. Trælaster er ret rigelige til omtrent uforandrede Rater, dog spores der Fasthed til de engelske Havne. Fra Königsberg er der Korn til 1/1½ à 1/2¼ London eller Rotterdam, og for Sveller fra Danzig kan faas 6/ à 6/3 pr. Load til London, 9/ à 9/6 Birkenhead.

Kulfragterne holder sig temmelig uforandret i alle Retninger. Fra Østkysten betaltes bl. a. 4/6 Stockholm, 3/6 Riga à 3/9 (2,000/2,500) 4/1½ Malmø (1,800), 3/6 Kjøbenhavn (1,800/2,100), 3/10½ Lübeck (2,400), 3/6 à 3/9 Swinemünde 3/9 St. Nazaire (2,800) 6/3 Genua, 5/6 à 5/9 Neapel, 6/3 Aleksandria. Fra Cardiff blev der sluttet til 4/9 à 5/ Kronstadt, 5/3 Stockholm, Fres. 5,50 Bor-

deaux, 6½ Algier, 6/ à 6/3 Genua eller Savona, 5/6 Konstantinopel, 7/ Venedig, 6/1½ à 6/3 Madeira eller Las Palmas, 12/6 à 13/ River Plate.

Havarier og Forlis.

Wennington Hall, Dpsk. af Whitby, er d. 28. Septbr. indkommet hertil for at reparere en Del Skade opstaaet ved en Kollision, som Skibet har haft i Nordbotten med Dpsk. »Vikingen» af Göteborg. Sammenstødet skete i Taage. Begge Skibe kunde fortsætte.

Albert, Galease af Stryno, der, som meddelt, sank udfor Hals, er af Svitzers taget op og bragt ind til Egense Hage.

Varring, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, kom paa Grund ved Sunderland, er nu kommet flot med Assistance og bragt ind til Sunderland.

Astrid, Skonnert af Karlshamn, kom d. 26. Septbr. paa Rejse til Stockholm med en Ladning Korn, paa Grund paa Lillegrunden, kom med Svitzers Assistance flot og blev indbragt til Malmø for Under søgelse.

Condor, Skonnert af Marstal, der d. 22. Septbr. kom paa Grund paa Hatterrevet, er af Svitzers bragt flot og slæbt til Marstal for Reparation.

Savared, 3/m. Skonnert af Bergen, kom d. 26. Septbr. paa Rejsen fra Hull til Skjelskor med Oljekager paa Grund ved Højens Fyr, men kom senere flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen, tilsyneladende ubeskadiget.

Plads søges

hos Rederi, Mægler eller Assuranceselskab. Vedkommende har i en Aarrække været ansat hos en herværende Dispatchør. Billet, mrk.: „370“, modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor.

Kjøbenhavns Skibssalg-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. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tintolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Riga 27./9. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 28./9. til Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. Barcelona 28./9. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 28./9. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 28./9. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, ank. Smyrna 29./9. — Arkansas, Petzen, afg. herfra 29./9. til Kristiania. — Arno, Strubberg, ank. Livorno 29./9. — Aurora, Fischer, ank. Petersborg 23./9. — Baron Stjernblad, Ther- kilnsen, afg. herfra 29./9. til Petersborg. — Beira, Lange, ank. Raumo 29./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. herfra 30./9. til Kristiania. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Holtenua 27./9. for Barcelona. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 28./9. — Dagmar, Bogvad, pass. l'Quessant 26./9. for Barcelona. — Douro, Soberg, afg. Dartmouth 25./9. til Madeira. — Eshjerg, Strufve, ank. hertil 27./9. — Florida, Andersen, ank. Jaxoville 18./9. — Frederik, Thomsen, ank. London 26./9. — Garonne, Kro- mann, ank. hertil 29./9. — Georgios I, Sorensen, dokker her. — Hellig Olav, Hulst, ank. hertil 28./9. — Hengest, Munck, ank. hertil 26./9. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 29./9. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 29./9. til Reval. — Joluntha, Simonsen, ank. hertil 29./9. — Kasan, Hansen, ank. London 28./9. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 26./9. — Kiew, Jørgensen, afg. Marsala 27./9. hertil. — Kursk, Gommesen, afg. herfra 27./9. til Petersborg. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 23./9. — Loire, Caignou, ank. Bordeaux 25./9. — Louise, Kruse, ank. Sevilla 27./9. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 24./9. — L. P. Holmblad, Jon Jonsen, afg. herfra 28./9. til Petersborg. — Moskvo, Rasmussen, ank. Havre 28./9. — Morsø, Oest- Jacobsen, ank. Hull 25./9. — Nicolai II, Chausen Kaas, afg. Dun- kerque 28./9. til Tunis. — Nordjylland, Jacobsen, afg. Dun- kerque 28./9. til Havre. — O. B. Suh, Frisenette, ank. Pillau 29./9. — Omsk, Harder, ank. Libau 24./9. — Osear II, Hem-

pel, ank. New York 21./9. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Glasgow 29./9. — Perm, Christensen, pass. Holtenua 28./9. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 25./9. — Riber- huus, Bonnellykke, afg. herfra 28./9. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 23./9. — Saxo, Gotthardt, pass. Brunshüttel 28./9. for Antwerpen. — Seine, Damp, afg. Wiborg 26./9. til Kotka. — Texas, Lissner, ank. Zarate 6./9. — Tiber, Beck, ank. Toulon 27./9. — Tyr, Thanning, afg. herfra 28./9. til Windau. — United States, Wulff, afg. Kristiansund 26./9. til New York. — Viking, Sonne, afg. Bergen 29./9. Sydpan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosario 16./9. — Michael Onchoukoff, Harhoe, ank. Man- chester 20./9. — Gonenalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Troon 18./9. til Campbellton. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Chatham 25./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Manchester 19./9. til Miramichi. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Methil 29./9. til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 27./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 15./9. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kron- stadt 29./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 24./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Newcastle 22./9. til Pe- tersborg. — Newa, Dahl, ank. Kjøbenhavn 28./9.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Licata 27./7. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Cacablauea 26./9. — Nautik, N. Nielsen, pass. l'Quessant 25./9. for Malaga. — Nordsoen, Skou, pass. Haust- holm 26./9. for London. — Nexos, Basse, ank. Cadiz 28./9. — Gerda, Iversen, ank. Swansen 25./9. — Ellen, Hansen, ank. Willareal 25./9. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 25./9. for Methil. — Cito, Jepsen, afg. Hull 25./9. til Lissabon. — Alfa, Lauritsen, afg. Jersey 27./9. til Frederikshavn. — Laura, Pe- dersen, ank. Kjøbenhavn 25./9. — Hebe, Gregersen, afg. Malaga 27./9. til Valencia. — Johanne, Thøgersen, ank. Eshjerg. 25./9. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Sines 28./9.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Riga 23./9. — J. N. Mad- vig, Hahn, afg. Kiel 25./9. — Hamlet, Jørgensen, ank. London 24./9. — Helge, Olsen, afg. Methil 21./9. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 17./9. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Petersborg 24./9.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Riga 14./9. — Russia, Poulsen, ank. Calais 24./9. — Carl Hecksher, Sturck, afg. Boness 28./9. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 27./9. — Nor- mannia, Eriksen, ank. Kronstadt 22./9. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 23./9. — Canadia, Jespersen, afg. New York 18./9. — Livonia, Skov, ank. Blyth 29./9.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 28./9. — Patria, Dam-Larsen, ank. Bruges 22./9. — Gratia, Sorensen, afg. Honfleur 28./9. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 24./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Antwerpen 18./9. — Gallia, Nielsen, afg. Hull 25./9. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Dor- drecht 28./9. — Sarmatia, Pedersen, afg. Uleåborg 24./9. — Kotonia, Rasmussen, afg. Oran 16./9.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Grangemouth 27./9. — Gra- naria, Nielsen, ank. Santiago 25./9. — Carbonia, Mutiusen, ank. Königsberg 24./9. — Estonia, Winekler, ank. West Hartle- pool 14./9.

Dan. Fiona, Hansen, ank. Kjøge 26./9. — Selandia, Troensegaard, ank. Rotterdam 22./9. — Secalia, Lindberg, ank. Dunkerque 24./9. — Frumentia, Andersen, ank. Alexandria 23./9. — Boscia, Skovgaard, afg. Zaandam 28./9.

Ocean. Philadelphia, Horu, ank. Rotterdam 25./9.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Brattingsborg, Suenson, ank. Rouen 27./9. — Flynder- borg, Andersen, ank. Hull 25./9. — Fredensborg, Fischer, ank. Tync 18./9. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Narva 18./9. til Rotterdam. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Petersborg 28./9. — Kronborg, Jensen, ank. Wasklot 20./9. — Rosen- borg, Schultz, ank. Rotterdam 25./9. — Skanderborg, Jensen, ank. Rouen 27./9. — Stogelborg, Lund, ank. Rotterdam 25./9. — Stjerneborg, Lund, ank. Narva 26./9. — Søborg, Hansen, ank. Smidsvall 26./9. — Uranienborg, Schmidt, ank. Petersborg 28./9.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Kjø- haven 29./9. — Klampenborg, Winther, afg. Swinemünde 27./9. til Libau. — Marselisborg, Larsen, afg. Huevia 15./9. til Mariepol. — Silkeborg, Pedersen, ank. West Hartlepool 18./9. — Skødsborg, Agerlin, ank. Petersborg 24./9. — Tuborg, Schmidt, afg. Kristinestad 23./9. til Hull. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Livorno 27./9. til Bougie. — Vordingborg, Palsbo, afg. Ghent 29./9. til Hartlepool.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Petersborg 23./9. til Granton. — Dansborg, Kühl, afg. Ghent 29./9. til Port Talbot. — Jægersborg, Larsen, afg. Libau 29./9. til Grangemouth. — Kallundborg, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 25./9. til Narva. — Taarnborg, Matzen, ank. Fairwater 28./9.

(Fortsættes Side 599.)

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 Øjeøjde 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.

2188. Fyr forandret. Vestborg. Samsø. Kattøgat. Vestborg Fyr er forandret. Det viser nu stadigt Lys i c. 39 Sek., Mørke c. 8½ Sek., Blus c. 4 Sek., Mørke c. 8½ Sek. Lysevnen for det stadige Lys: 22 Sm, for Blusset: 26 Sm. (Danske Lods, Side 174. Fyr-Port., Nr. 157.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 968. Kjøbenhavn 1909.)

2189. Forestående Udlægning af Lystønde. Ryggen V. Hollænderdyb. Sundet. I November 1909 udlægges en hvid Lystønde, mærket »Ryggen«, V. for S. Enden af 4,5 m Grundens »Ryggen«, e. 1 Kbl S. for den hvide Stumplønde med 3 nedadvendte Koste. Lystønden skal vise rød Et-Blink hver ¼ Minut, Blink c. 5 Sek., Mørke c. 10 Sek. 55° 41' 30" N. Br. 12° 41' 44" Ø Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 280. Fyr-Port. Nr. 223 A. Søkort-Port. Side 26.)

2190. Bygning af Havn. Rødby. Laaland S.-Kyst. Femør-Bælt. Østersøen. Bygningen af en Havn er påbegyndt S. for Rødby og c. 5 Sm. Ø. for Krumtute. Rødby vil blive sat i Forbindelse med Havnen ved en Jernbane. Havnemolene fores ud til en Dybde af 5,5 m. (Kort Nr. 116, 125, 157 og 160. Danske Lods, Side 393. Havne-Lods, Side 118.)

2191. Vrag borttaget. Hals Rønde. Limfjorden. Vraget af den i Hals Rønde sunkne Skonnert er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2137. Kjøbenhavn 1909.)

2192. Tænding af Fyr. Sumbø. Hestø og Myggenæs. Færøerne. Den 16de Oktober 1909 tændtes følgende to Fyr:

Sumbø Fyr, paa Akraberg, paa Sydøro Sø-Pynt. Det er et hvidt Vinkelfyr, der viser To-Blink hver 20 Sek., Lys c. 3 Sek., Mørke c. 3 Sek., Lys c. 3 Sek., Mørke c. 11 Sek. fra c. N. 35° Ø. gennem Ø. til S. 25° Ø., Fem-Blink hver 20 Sek., Lys c. 1 Sek., Mørke c. 1 Sek., Lys c. 1 Sek., Mørke c. 1 Sek., Mørke c. 1 Sek., Mørke c. 1 Sek., Lys c. 1 Sek., Mørke c. 11 Sek., fra S. 25° Ø. gennem S. til S. 10° V., Et-Blink hver 20 Sek., Lys 9 Sek., Mørke 11 Sek., fra S. 10° V. til c. S. 80° V. Flammens Højde: 94 m. Synsviddens og Lysevnen: 21 Sm. Linsapparat af 2den Orden. Hvidt, rundt, 14 m højt Tårn. Beliggenhed: 61° 23' 35" N. Br. 6° 40' 33" V. Lgd.

Hestø Fyr paa Hestø Sø-Pynt. Det er et hvidt Lynfyfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lys c. ⅓ Sek., Mørke c. 2⅓ Sek. Det lyser fra c. N. 80° Ø. gennem Ø. S. og V. til c. N. 65° V. Flammens Højde: 75 m. Synsviddens og Lysevnen: 9 Sm.

*) Reduktionsstabell for Omsætning af danske Fod og Favn til Meter og omvendt faas, skulenge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

Rosmundholmen. Flammens Højde: 24 m. Lyset er grønt fra S. 73° Ø., ind paa Lille Kalsø, til S. 26° Ø., fri V. om Stallaruskjær, hvidt derfra til S. 21° Ø., fri Ø. om Brødrene, rødt derfra gennem S. til S. 80° V., fri N. om Skoltene, hvidt derfra til V., fri S. om Englenarskag, grønt derfra til N. 63° V., fri N. om Drevskjærene, hvidt derfra til N. 61° V., fri S. om Seiskjærene, rødt derfra gennem N. til N. 40° Ø., fri Ø. om Møgsøerlandet, hvidt derfra til N. 43° Ø., fri V. om Lille Kalsø, grønt derfra til N. 63° Ø. ind paa Lille Kalsø. 60° 2' 25" N. Br. 5° 4' 55" Ø. Lgd. Brandetid: 15de Juli—15de Maj.

Sørholmen, V.-lige Indløb til Kristiansund. Flammens Højde: 4,5 m. Lyset er rødt fra S. 84° V. til S. 74° V., fri S. om Snorvigueset, hvidt derfra til S. 52° V., fri N. om Balternes, grønt derfra gennem S. og Ø. til N. 74° Ø., fri N. om Indlandet og Lossiusgrunden, hvidt derfra til N. 47° Ø., ind paa Kirkelandsøen. 63° 6' 27" N. Br. 7° 44' 0" Ø. Lgd. Brandetid: 20de Juli—15de Maj.

2214. Forandring i Afmærkning. Blauwe Slenk. Zeegat van Terschelling. Holland. I Blauwe Slenk er Spidstønderne Nr. 5 og 8 ombyttet med Lystønder, og de sorte Lystønder Nr. 7 a og 10 a ombyttet med Stumplønder Nr. 7 a og 10. Stumplønde Nr. 10 ligger 150 m N. for den sorte Lystønde 10 a's Plads. Den tidligere Stumplønde Nr. 10 er inddraget og Spidstønde Nr. 6 med Ballon flyttet 150 m V. hen. Lystønde Nr. 7 a: 53° 13' N. Br. 5° 15' Ø. Lgd.

2215. Vrag afmærket. Harderwijk N. Zwitterøe. Vraget af Tjalk »Emmanuel« ligger sunket 6 Sm N. for Harderwijk. Vraget er bølyst om Natten. 52° 27' 14" N. Br. 5° 38' 27" Ø. Lgd.

2216. Vrag uskadeligt. Nieuwe Rotterdamse Waterweg NV. Dybden er nu 12,5 m over Vraget af Damperen »Nordsee«, som ligger sunket 3½ Sm NV. t. V. for Indløbet til Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Lys- og Fløjtetønden, som afmærkede Vraget, er inddraget. 52° 0' N. Br. 4° 0' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1192. Kjøbenhavn 1908.)

2217. Tidssignal til Forsøg. Rotterdam. I Rotterdam gives til For- og ogsaa Tidssignal fra Vandtaarnet i Oud Delfshaven. Klapperne falder Kl. 0 t. Om. 0s. Middeltid i Amsterdam.

2218. Lys- og Fløjtetønde udlagt. Hinder Ribben. Zeegat van Georee. Den hvide Spidstønde med Ballon og Trekant, »Hinder Ribben«, er ombyttet med en hvid Lys- og Fløjtetønde »Hinder Ribben«, der viser hvidt Lys med En-Formarkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 51° 56' N. Br. 3° 57' Ø. Lgd.

2219. Grund dannet. White Booth Red. Humber. England. En lille Grund med 5,5 m Vand har dannet sig 9 Kbl N. 36° Ø. fra New Inn, North Killingholme, og i S. 63° Ø. fra Coastguard Flagstang, Skitter Haven. 53° 40' N. Br. 0° 13' V. Lgd. (Kort Nr. 180.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2220. Vrag borttaget. Havre. Frankrig. Vraget af »Corranites«, som laa sunket paa Havre Red, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 49° 31' 1" N. Br. 0° 0' 27" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 416. Kjøbenhavn 1909.)

2221. Nytt Ledemærke. Asia Pass. Plymouth Sound, England. Det tidligere Ledemærke i Plymouth Sound er ubrugeligt. Det nye Ledemærke er: Kapten paa Duke of Cornwall Hotel overet med den Ølige Kuppel paa Grand Parade, og leder i N. 17° V. mellem Asia Shoal og Winter Shoal. Duke of Cornwall Hotel: 50° 22' N. Br. 4° 9' V. Lgd.

2222. Undervands-Klokketønde til Forsøg. Wolf Rock. England SV.-Kyst. En sort Undervands Klokketønde, mærket Experimental Submarine Bell, er til Forsøg udlagt c. 2 Kbl S. 27° V. fra Fyrtaarnet paa Wolf Rock. 49° 56' N. Br. 5° 48' V. Lgd.

2223. Baake opført. Ardglass Harbour. Irland Ø.-Kyst. En sort Baake, 5 m

Linseapparat af 6te Orden. Hvidt, firkanet, 4 m højt Træhus med rød, vandret Stribe.
Belægenhed: $61^{\circ} 55' 57''$ N. Br. $6^{\circ} 31' 31''$ V. Lgd.
Der er ingen Vagt ved Fyret.

Omtrunt den 1ste November 1909 tændes Myggenæs Fyr. Det ligger paa Myggenæs-Holm NV-Pynt. Det er et hvidt Lyntfyrt, der hver 20 Sek. viser Tre-Lyn, Lyn e. $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke e. $\frac{3}{4}$ Sek., Lyn e. $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke e. $\frac{3}{4}$ Sek., Lyn e. $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke e. $1\frac{1}{2}$ Sek. Det lyser fra S. 85° Ø. gennem S., V. og N. til e. N. 55° Ø. Fra e. V. til e. NV. skjules Fyret i større eller mindre Afstand fra Land, mest i Retningen VNV, hvor Fyret gaar i Skjul e. $\frac{1}{2}$ Sm fra Fyret. Flammens Højde, 125 m. Synsvinden og Lysevnen, 25 Sm. Linseapparat af 3die Orden. Hvidt, rundt, 14 m højt Taarn.

Belægenhed: $62^{\circ} 5' 50''$ N. Br. $7^{\circ} 40' 15''$ V. Lgd.
Forinden Tændingen kan Fyrene brænde til Forsøg. (Kort Nr. 55, 114, 179, 208 og 209. Ferøiske Løds, Side 28, 37 og 43. Fyr-Port, Nr. 529, 533 og 541.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2923. Kjøbenhavn 1908.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2193. Havnelyr forandret, Viken, Sundet, Sverrig. Viken faste Havnelyr er forandret til at vise hvidt Lys fra Land til S. 5° Ø., grønt Lys fra S. 5° Ø. gennem S. til S. 58° V., hvidt Lys fra S. 58° V. til S. 69° V., rødt Lys fra S. 69° V. gennem V. til N. 71° V., hvidt Lys fra N. 71° V. til N. 54° V. (Kort Nr. 136, 181, 187, 210 og 211. Danske Løds, Side 250.)

2194. Lystønde forandret, Treløborg. Lystønden uden for Rendten til Treløborg er nu forandret til at vise To-Blink hver 4 Sek. (Kort Nr. 139.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2066. Kjøbenhavn 1909.)

2195. Fyrs Karakter, Timan, Amsuhukten. Timan Fyr viser Lyn med En-Formørkelse hver 5 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1387. Kjøbenhavn 1909.)

2196. Forandring af Fyr, Karlshamn. Den 15de Oktober 1909 forandres det hagesite Ledelyr for Indsejlingen til Karlshamn til at vise rødt, fast Lys. (Kort Nr. 160.)

2197. Forestaaende Tænding af Fyr, Hæshvitan. Paa Hæshvitan skal tændes et Fyr, der viser To-Formørkelse hver 10 Sek., Lyset er hvidt fra e. N. 49° Ø. til e. N. 55° Ø. og fra e. S. 38° V. til e. S. 38° V., og, naar man i de hvide Lys-vinkler staar ind mod Fyret, grønt om Strybord, rødt om Bagbord. Linseapparat af 6te Orden. $59^{\circ} 28' 5''$ N. Br. $18^{\circ} 24' 50''$ Ø. Lgd.

2198. Grund afmærket, Kust N. Bottniske Bugt. En 3/4 m Grund er fundet i det V-lige Farvand mellem Sundsmar Red og Sunnans Sømærke. En Slæge udsættes Ø. for Grunden. $61^{\circ} 4' 18''$ N. Br. $17^{\circ} 14' 20''$ Ø. Lgd.

2199. Tænding af Fyr, Hæghorden, Sundstrallsbukten. I første Halvdel af Oktober 1909 tændes Høghorden Fyr. Det viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 15 Sek. fra e. N. $15\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. til e. N. 22° Ø., hvidt Lys med En-Formørkelse hver 15 Sek. fra e. N. 22° Ø. til e. N. 27° Ø., hvidt To-Blink fra e. N. 27° Ø. til e. N. $45\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø., hvidt Lys med En-Formørkelse hver 15 Sek. fra e. N. $45\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. gennem Ø. og S. til e. S. $37\frac{1}{2}^{\circ}$ V., hvidt Et-Blink fra e. S. $37\frac{1}{2}^{\circ}$ V. til e. S. 53° V., rødt Lys med En-Formørkelse hver 15 Sek. fra e. S. 53° V. til e. S. 85° V. Flammens Højde: 75 m. Lysevnen: 22 Sm for hvidt, 17 Sm for rødt og $1\frac{1}{2}$ Sm for grønt Lys. Linseapparat af 2den Orden. Hvidt, 14 m højt Fyrtaarn med rødt Bøeloeslans. $62^{\circ} 51' 34''$ N. Br. $18^{\circ} 28' 37''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2891. Kjøbenhavn 1909.)

2200. Afmærkning forandret, Ratan, Bottniske Bugt, Blankhålan Rispaik er flyttet og ligger uden for en 4, m Grund paa $63^{\circ} 59' 0''$ N. Br. $20^{\circ} 55' 0''$ Ø. Lgd., og har nu to Koste.

2201. Forandring i Afmærkning, Sikeåfjärden. S. for den nylig fundne 7 m Grund SØ. for Hällgrund Stangmærke skal udsættes en Slæge med 2 Koste. $64^{\circ} 8' 10''$ N. Br. $21^{\circ} 0' 38''$ Ø. Lgd. Paa Rispaiken ved Hällgrund SV-Kant borttages den ene Kost. $64^{\circ} 8' 20''$ N. Br. $21^{\circ} 0' 10''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2078. Kjøbenhavn 1909.)

2202. Forandring i Afmærkning, Gumbodafjärden, Bottniske Bugt. Midt i Farvandet N. for Vämskärl ligger en 4 1/2 m Grund. NV. for Grunden skal udsættes en Slæge. $64^{\circ} 10' 46''$ N. Br. $21^{\circ} 7' 10''$ Ø. Lgd. Slægen ved Ytre Vämskärl Landgrund er flyttet til $64^{\circ} 10' 30''$ N. Br. $21^{\circ} 7' 50''$ Ø. Lgd.

2203. Grund afmærket, Gumbodafjärden, Bottniske Bugt. Paa 5 m Grunden ved Indløbet til Gumbodafjärden er fundet 4 m Vand. Ø. for Grunden udsættes en Slæge. $64^{\circ} 10' 43''$ N. Br. $21^{\circ} 5' 20''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2078. Kjøbenhavn 1909.)

2204. Afmærkning, Skellekta, Bottniske Bugt. N. for 6 m Grunden uden for Gåsbron Fyr udlægges en sort Vagter med Ballon. $64^{\circ} 38' 55''$ N. Br. $21^{\circ} 21' 20''$ Ø. Lgd. N. for 5 1/2 m Grunden S. for Gåsbron Fyr udsættes en Slæge. $64^{\circ} 38' 40''$ N. Br. $21^{\circ} 20' 0''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2079. Kjøbenhavn 1909.)

2205. Afmærkning, Furuögrund, Bottniske Bugt. Paa 5 1/2 m Grunden uden for Furuögrund udsættes en Slæge med Kryds. $64^{\circ} 34' 42''$ N. Br. $21^{\circ} 20' 42''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2080. Kjøbenhavn 1909.)

2206. Farvand midlertidigt lukket, Tyrdholmssundet, Bottniske Bugt. Tjufelohussundet er indtil videre spærret fra Kl. 8 Em. til Kl. 5 Em.

2207. Lystønder forandret, St. Petersborg Søkanal, Nera Bugt, Rusland. I St. Petersborg Søkanal viser nu de to hvide Lystønder hvidt, den røde Lystønde rødt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 4 Sek. Lysevnen er foregødet noget. Den yderste Lystønde ligger paa $59^{\circ} 58' 5''$ N. Br. $29^{\circ} 48' 0''$ Lgd. (Kort Nr. 155.)

2208. Vrag, Nerva ØSØ, Finske Bugt. Et Vrag ligger sunket e. 9 Sm ØSØ. for Nerva Fyr. En Mast er over Vandet. $60^{\circ} 12' 2''$ N. Br. $28^{\circ} 14' 0''$ Lgd.

2209. Fyr tændt, Løksen, Pajon Vig, Finske Bugt. Paa den nye Bro i Løksen Bugt er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 1/2 m. Paa Yderenden af Broen, som er under Forlængelse, ved Løksen er tændt et rødt, fast Fyr. $59^{\circ} 35' 2''$ N. Br. $25^{\circ} 48' 0''$ Lgd.

2210. Stormsignal Station oprettet, Peene, Tyskland. Paa NV-Hjørnet af Peenegrund Skanse, paa Peene højre Bred, er oprettet en Stormsignal Station. $54^{\circ} 8' 28''$ N. Br. $13^{\circ} 45' 38''$ Ø. Lgd.

2211. Fortøjtønder indtræget, Mølleort, Kieler Hæden. De to Fortøjtønder ved Mølleort, paa $54^{\circ} 23' 18''$ N. Br. $10^{\circ} 12' 20''$ Ø. Lgd. og $54^{\circ} 23' 12''$ N. Br. $10^{\circ} 12' 14''$ Ø. Lgd., er indtræget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2023. Kjøbenhavn 1909.)

II. Kattegat og Skagerrak.

2212. Tænding af Fyrlampe, Sundholmen, Homborsund, Norge. Den 1ste Oktober 1909 tændes Sundholmen Fyrlampe ved Homborsund. Den viser Lys med Formørkelse. Flammens Højde: 9 1/2 m. Lyset er grønt fra S. 67° V., ind paa Kongsholmen, til S. 77° V., neop fri N. om Kongsholmrevet, hvidt derfra til S. 80° V., neop fri S. om Skarveskjer, rødt derfra gennem V. og N. til N. 29° Ø. $58^{\circ} 15' 30''$ N. Br. $8^{\circ} 31' 0''$ Ø. Lgd.

Brændetid: Hele Aaret. (Kort Nr. 196.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2213. Tænding af Fyrlampe, Norge. Den 1ste Oktober 1909 tændes følgende Fyrlampe, der viser Lys med Formørkelse:

293

hoj, med Diamant, er opført paa Revet paa N. Siden af Indløbet til Ardglass Harbour, 2 1/2 Kbl S. 53° Ø. fra Ardglass Fyr. 54° 15' N. Br. 5° 36' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2224. Forandring i Afmærkning. Saint Nazaire, Loire, Frankrig. Ved Saint Nazaire er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget: Den midterlidige, røde Lystønde, der viser grønt Lys, ved Granden Mindin er nu permanent og hedder Chenal de Mindin Tønde. 47° 16' 10" N. Br. 2° 11' 16" V. Lgd. Den røde Lystønde, Lazaret de Mindin, er ombygget med en rød Tønde med Kægle, La petite rade de Saint Nazaire. 47° 16' 34" N. Br. 2° 11' 3" V. Lgd. En rød Lystønde, Lazaret, der viser grønt Lys, er udlagt 60 m S. for Letehinen "Tour du Commerce-Tourrelle des Vignettes", i N. fra Lazaret de Mindin NV.-Hjørne. 47° 16' 32" N. Br. 2° 9' 35" V. Lgd. Den røde Lystønde NE de Saint Nicolas er inddraget. 47° 17' 12" N. Br. 2° 6' 16" V. Lgd. Lystønderne Chenal de Mindin, Lazaret, La Grognais (l'Impeplay) og Saint Nicolas (tidligere NO de Saint Nicolas) kan flyttes, eller Grundens Forandring.

2225. Forestaaende Forandring af Fyr. Baleineux (Haut Banc du Nord). Pertuis Breton. I Slutningen af 1909 forstærkes Baleineux Fyrs Lysevne til 15 Sm. 46° 15' 52" N. Br. 1° 35' 12" V. Lgd.

2226. Grund findes ikke. Ganguil Shoal, Pasages, Spanien N.-Kyst. Ganguil Shoal, S. for Castle Point, findes ikke. 43° 19' N. Br. 1° 55' V. Lgd.

2227. Afmærkning. Sanlucar Barre og Rio Guadalquivir, Spanien. Sanlucar Barre er nu afmærket saaledes:

Om Styrbord for Indgaende med følgende røde Lystønder, der viser grønt, fast Lys: Nr. 2, Salmolina, i 12 m Vand, 2. Sm N. 78° V. fra Chippiona Fyr. Nr. 4, Pervo, i N. 27° V. fra Chippiona Fyr. og i S. 87° V. fra Punta Montijo. Nr. 6, Montijo, i N. 53° V. fra Punta Montijo, og i N. 18° Ø. fra Chippiona Fyr. Nr. 8, Galoneras, i S. Sm N. 16° Ø. fra Punta Montijo. Nr. 10, Banquete, i S. Sm N. 35° Ø. fra Punta Montijo. Nr. 12, Los 2 Rizas, i Sm N. 17° V. fra Esperitu Santo Kastel. Nr. 14, La Riza, Ø. Sm N. 5° Ø. fra Esperitu Santo Kastel. Nr. 16, Rieeta de Canbray, i S. Sm N. 48° Ø. fra Esperitu Santo Kastel.

Om Bagbord for Indgaende med følgende sorte Lystønder, der viser rødt, fast Lys: Nr. 1, Picacho, i 8.5 m Vand, 3. Sm N. 7° Ø. fra Chippiona Fyr. Nr. 3, Alamillo, i 3.5 m Vand, 1. Sm N. 73° V. fra Esperitu Santo Kastel. Nr. 5, Piñe de Anzules, i 4.5 m Vand, i Sm N. 46° V. fra Esperitu Santo Kastel. Nr. 7, Barronal, i 7 m Vand, 1. Sm N. 12° V. fra Esperitu Santo Kastel. Nr. 9, La Puntilla, i 5.5 m Vand, 1. Sm N. 15° Ø. fra Esperitu Santo Kastel. Nr. 11, Venta, i 5. m Vand, 1. Sm N. 45° Ø. fra Esperitu Santo Kastel.

Rio Guadalquivir er nu afmærket saaledes: Om Styrbord for Indgaende med følgende røde, spidse Lystønder, der viser grønt, fast Lys: Nr. 18 tæt ved Planeta del Duque. Nr. 20. Nr. 22, Punta de los Cepillos. Nr. 24, Puntalete. Nr. 25, Las Esparragueras. Nr. 28, Punta de la Mata. Nr. 30, Punta de la Horeada. Nr. 32, La Lisa, 1500 m oven for Horeada. Nr. 34, Punta de Tablada.

Om Bagbord for Indgaende følgende sorte Lystønder, der viser rødt, fast Lys: Nr. 13, ved Bujo de la Venta. Nr. 15, ved Punta, ved Bugten Noroeste. Nr. 17, Los Camellos. Nr. 19, El Yeso, tæt ved Tønde Nr. 19. Nr. 21, Tarfia, tæt ved Tønde Nr. 21. Nr. 23, tæt ved Tønden Bazarque, Lobet Isleton de Tarfia. Nr. 25, Tinalas. Nr. 27, Telefono de la Mala, tæt ved Molen. Nr. 29, Hambre. Nr. 31, Betalengua. Nr. 33, ved det nedre Indløb til Corta de los Jeronimos. Nr. 35, ved det øvre Indløb til Corta de los Jeronimos. Nr. 37, Coria, tæt ved Molen. Nr. 39, San Cristobal, i Løbet af samme Navn, tæt ved Huerta del Rincon.

2228. Oplysninger. Port de Conakry, Afrika. En 100 m bred, 7 m dyb Rende er gravet til Port de Conakry. Den gaar i N. 53° Ø. mod Vandstandsmaaleren paa Verftet. Den er afmærket med tre sorte og tre røde Tønder, der ligger saaledes

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Sept. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	94	94	94 1/4
Danmark		45	55
Norden		82	82 3/4
Kjøbenhavn		19 3/4	20 1/2
Carl	71 1/4	71	71 1/2
Dannebrog		75 1/2	75 3/4
Skjold	48	47 3/4	48
Urania		6 1/4	14
Union		18	20 1/2
Dampsk. af 1896	75 1/2	75 1/2	75 3/4
Højmdal		59	91 1/2
Østasiatiske	131 1/2	131 1/2	131 3/4
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm		—	—
Torm		35	70
Inga		16	32
Cimbria		40	85
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab		2 1/2	6 1/2
Forenede Bugser-Selskab		60	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		41 1/2	42
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		100	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats.		95 1/2	97 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.		87 3/4	88 1/2
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		90 1/4	91 1/4
4 % — — 2. Serie.		95 1/2	95 3/4
4 % — — 1.		97	97 1/4
3 1/2 % Østift. Kreditf.		90 3/4	90 7/4
4 % — — 7.		88 3/4	89
3 1/2 % Landkreditk.		93	94
4 % Østift. Kreditf.		95 1/2	95 3/4

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			156	157
Privatbank	106—	104 3/4	105	105 1/4
Landmandsbank	132 3/4		132 3/4	133
Handelsbank			136 1/4	137
Grundejerbank	45 1/2	— 1/4	45	45 1/2
Burm. & Wain	90—	— 1/4	90	90 1/4
Helsingørs Jærnsk.			89 1/2	89 3/4
Sukkerfabr.			280 1/2	282
Bryggeri Aktier			152 1/2	153 1/2

Vekselkurs d. 29. September 1909.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	89.85
London	18.15	18.12
Paris	72.25	
Amsterdam	150.20	
Wien	75.90	

Notering paa Berlins Børs d. 29. September 1909.	
Russiske Noter	217.35
4 % Russiske Consols	90.25
3 1/2 % — Boden Kredit	83.80
5 % Mexikanske 1899	101.30
5 % Rumænske Stats	101.90
4 % — — 1890	94.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 55,000, „Norden“ 32,000, „København“ 4,000, „Carl“ 24,000, „Dannebrog“ 22,000, „Skjold“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 8,000, „Højmdal“ 22,000, „Dansk-Russisk“ 22,000, „Østasiatisk“ 118,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Fra den trigonometriske Baake: Sort Spidstønde Nr. 1 med Cylindere, 1272 m S. 66° V. Sort Tønde Nr. 3, 1005 m S. 69 $\frac{1}{2}$ ° V. Sort Spidstønde Nr. 5 med Cylindere, 755 m S. 75° V. Rod Spidstønde Nr. 2 med Kægle, 1275 m S. 61 $\frac{1}{2}$ ° V. Rod Tønde Nr. 4, 1088 m S. 61 $\frac{1}{2}$ ° V. Rod Spidstønde Nr. 6 i 6m Vand, 442 m S. 84° V. Den røde Tønde, der ligger 310 m S. 78° V. fra samme Punkt er inddraget tillige med Afmærkningerne i det gamle Løb. Den trigonometriske Baake: 9° 30' 54" N. Br. 139° 43' 9" V. Lgd.

2229. Vrag sprængt. Cape Charles Fyr S. Chesapeake Bay. Forenede Stater i Nord-Amerika. Vraget af Damperen „Anglo-African“, som har sunket 5 Sin S. 6 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Cape Charles Fyr, er sprængt. Vragresterne, der er en Fare for Sejlads, søs vil blive afmærket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 377). Kjøbenhavn 1909.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2230. Fyr ødelagt. Tampico Havn. Mexiko. En Del af N.-Volden og begge Indsejlingsfyr ved Tampico Havn er ødelagt. Løbet er frit.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2231. Fyr tændt. Queimada Grande Island. Brasilien. Paa N.-Enden af Queimada Grande Island er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser To-Blink. Flammens Højde: 83 m. Synsviddens: 23 Sin. Det lysor fra S. 23° O. gennem Ø., N. og V. til S. 14° V. Hvidt, firkanter, 9 $\frac{1}{2}$ m høj. Taarn. 24° 28' 30" S. Br. 46° 40' V. Lgd.

2232. Baake forsvundet. Lilecura Rock. Quicavi Channel. Golf of Ancud. Chile. Baaken paa Lilecura Rock er forsvundet. 42° 15' S. Br. 73° 18' V. Lgd.

2233. Tønde udlagt. Chacabuco Bank. Los Vilos Red. Gonzalez Bay. En rød Spidstønde, mærket „Chacabuco 32 metres“, er i 32 m Vand udlagt $\frac{1}{2}$ Kil N. for Chacabuco Bank, $\frac{1}{2}$ Kil N. 38° Ø. fra Huevos Island Fyr. 31° 54' S. Br. 71° 32' V. Lgd.

2234. Tønde flyttet. Carrizal Bajo Bay. Den røde Spidstønde, som ligger paa den borttagne Arquipa Bank, 70 m N. 22° Ø. for dens tidligere Plads, 28° 4' S. Br. 71° 11' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2235. Lys- og Fløjetønde udlagt. Punta della Maestra. Italien Ø.-Kyst. En rød Lys- og Fløjetønde er i 12 m Vand udlagt 5650 m Ø. for Fyret Punta Maestra. Den viser hvidt, fast lys. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens 8 Sin.

2236. Midlertidigt Fyr tændt. Comisa. Lissa V.-Kyst. Østerrig-Ungarn. Bolgebrøderen ved Comisa Haven forlænges 60 m. Fra Arbejdets Yderende vises et hvidt, fast Fyr. 43° 2' N. Br. 16° 5' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2237. Grund fundet. Hon Chout. Baie de Cam-Banh (Gambraigne). Fransk Indo-China. En 3-e m Klippe er fundet i 10 m Vand N. 29° V. fra Hon Chout Fyr og i N. 33° Ø. fra det højeste af Ile Milieu. 11° 48' 9" N. Br. 109° 12' 50" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2238. Karantænebestemmelser. Danmark. — Justitsministeriets Bekendtgørelse af 31te August 1909 om Sundhedsforanstaltninger overfor Rotterdam og-læves.

A. Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Koleræ i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er herfter i Virksomhed overfor følgende Steder:

- Havnene ved Det røde Hav,
- Havnene i Ægypten,
- Havnene i Tonkin og Cochinchina
- samt i Østindien, derunder de nederlandske østindiske Kolonier, St. Petersborg, Kronstadt, Arehangel og Riga.

B. Bestemmelserne i §§ 26—35 og 38 om Pest i ovennævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er ikke i Virksomhed.

Det i Henhold til § 23, jfr. § 15, i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 paabudte 5 Dages Ertersyn er i Virksomhed overfor enhver, der kommer søværts hertil Landet fra St. Petersborg, Kronstadt eller Riga.

Norge. — Guvernementet Tver i Rusland er erklæret for kolerasmitet. Rotterdam, samt Viborg Län og Nyland Län i Finland er erklæret frit for Koleræ.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Tyskland:

Østsee. Kusische Küste. Finnischer Meerbusen von Hangö bis Helsingfors. (Med 5 Planer). 1:150,000. 3,10 M.

Der Rigasche Meerbusen, Westlicher Teil. 1:150,000. 2,80 M.

Nordsee, Deutsche Küste. Mündungen der Jode und Weser, Südlicher Teil. 1:50,000. 3,10 M.

Die Emsmündung. 1:50,000. 4,40 M.

Frankrig: Du fleuve Niger au cap Sainte-Catherine. 1909. Table des marches des colonies francaises des mers de Chine pour l'an 1910.

Forenede Stater i Nord-Amerika: Newfoundland and the Labrador coast. Third edition. 1909. Supplement Gulf of Mexico and Caribbean Sea. Vol. II. Fifth edition. 1907.

N 73
T 64

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Dunkerque 25./9.
Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Petersborg 18./9. til Calais.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Petersborg 28./9.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Odense 21./9. til Archangel. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Boness 27./9.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Grangemouth 22./9. til Riga.

Rosia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, afg. Petersborg 28./9. til Hamburg.

Ostasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 24./9. til Shanghai. — Cathay, Kruse, ank. Hankow 23./9. — Indien, Berg, afg. Sabang 12./9. til Suez. — Siam, Cortsen, ank. Glasgow 23./9. — Pangan, Knudsen, afg. Antwerpen 18./9. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Singapore 25./9. til Bangkok. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Sabang 18./9. til Suez. — Bandon, Thomsen, ank. London 26./9. — Bintang, Gabe, ank. Sikeid 27./9. — Cambodia, Christensen, ank. Delagoa Bay 20./9.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 18./9. til Rotterdam. — St. Jan, Ingemaun, afg. St. Thomas 25./9. til Paramaribo.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Kotka 27./9. — Emanuel, Hansen, ank. Rüfsö 28./9.

Torm. Sara, Sonnichsen, ank. Grangemouth 27./9. — Helene, Sørensen, afg. Kalundborg 28./9. — Agnete, Petersen, ank. Odense 25./9. — Hermia, Hansen, ank. Riga 27./9. — Alice, Schultz, ank. Konigsberg 25./9.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Stockholm 29./9. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Riga 28./9. — Martha, Christensen, ank. Rouen 26./9. — Elna, Ratje, ank. Riga 22./9. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 23./9. — Simone, Møller, ank. Rouen 28./9. — Jeanne, Løffler, ank. Calais 24./9. — Vera, Riso, ank. Bona 29./9. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 25./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Ghent 28./9. — London, Bom, afg. Grangemouth 29./9. til Swinemünde. — Paris, Tholander, ank. Libau 28./9. — Bryssel, Kuns, afg. Kristinestad 29./9. til Tyne.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Hernösand 25./9. — Wien, Bock-Hansen, ank. Riga 19./9. — Roma, v. Thun, ank. Ghent 25./9.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Methil 27./9. til Stockholm. — Ingrid, Winther, ank. Kjøbenhavn 24./9. — Fanny, Eriksen, ank. Nederkalix 25./9. — Lilly, Nielsen, ank. Aarhus 26./9. — Alexy, Lorentzen, pass. Brunsbüttel 28./9. for Bordeaux. — Dagny, Sørensen, pass. Portland 27./9. for Gijon. — Mary, Clausen, ank. Petersborg 28./9.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Møller, ank. Methil 28./9. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Kjøbenhavn 29./9. for nordg. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Narva 29./9. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Windau 24./3. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Calais 25./9. — Ajax, Brorsen, ank. Methil 28./9. — E. M. Dalgus, Møller, afg. Petersborg 29./9. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Burntisland 29./9. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Petersborg 27./9. — Peter Willomoës, Albertsen, ank. Calais 25./9. — G. Koch, Jørgensen, ank. Holtenu 28./9. — Hans Tavsen, Klaberg, pass. Kjøbenhavn 29./9. for nordg. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Riga 30./9.

Alfred Christensen. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Kronstadt 25./9. — Urania, Clausen, afg. Windau 24./9. — Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 28./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Kronstadt 20./9. — England, Andersen, afg. Kronstadt 26./9. — Holland, Poulsen, afg. Pillau 26./9. — Rusland, Madsen, ank. Svendborg 28./9. — Europa, Hansen, ank. London 23./9. — Tyskland, Danstrup, afg. Wiborg 24./9. — Belgien, Nielsen, ank. Swinemünde 28./9. — Dronning Olga, Petersen, ank. Petersborg 20./9.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Hamburg 28./9. — Fulton, Jørgensen, afg. Livorno 26./9. til Oran. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 27./9. — Nivinston, Svendsen, afg. Methil 25./9. til Fairwater. — Washington, Nielsen, ank. Køngsberg 27./9.

Frem. Austa, Bagger, ank. Newcastle 28./9. — Freja, Nielsen, ank. Halmstad 28./9. — Vera, Thing, afg. Burntisland 27./9. til Tuborg.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Lübeck 28./9. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Koivusaari 27./9. — Rinfaxe, Faber, afg. Dordrecht 29./9. til Burntisland. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Rüfsö 29./9. til Bremen.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Reval 28./9. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Riga 26./9. — Ove Gjødde, Juns, ank. Tyne 24./9.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Rotterdam 29./9. til Wear. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 28./9. til Boness.

Sejlskibe.

Eshjerg. Ella, Olsen, ank. Kristianssand 27./9. — Ætina, Pedersen, afg. Esbjerg 27./9. til Bremen.

Fana. — Nordby. Prins Valdemar, Hansen, ank. Autofagasta 22./9. — Prinsesse Marie, Pedersen, afg. Newcastle (N.S.W.) 19./9. til Autofagasta. — Sorine, Andersen, afg. Bahia 19./9. til Barbados.

Fana. — Sanderho. Elisabetha, Fischer, afg. Cadiz 12./9. til Rio Grande.

Rønne. Lauretine Emilie, Andersen, ank. Faxø 20./9. — Enigheden, Trandberg, ank. Nykjøbing 19./9. — Herman Olsen, Hintze, ank. Stolpemünde 19./9. — Næstved, Rasmussen, ank. Vang 20./9. — Magnus, Hansen, ank. Karlshamn 19./9. — Gudmund, Petersen, ank. Kalmar 20./9. — Marie, Larsen, er afg. Rio Grande do Sul til Falmouth. — Ance, Cathrine, Holm, er ank. Kalmar. — Amalie, Nielsen, er ank. Kalmar. — Neptun, Keller, ank. Kjøbenhavn 23./9. — Sigurd, Kofoed, ank. Karlskrona 22./9.

Svendborg. Neptunus, Jensen, ank. Dunkerque 22./9. — Mercur, Lund, ank. Guernsey 22./9. — Niels Juel, Olsen, ank. Riga 23./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Odense 23./9. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Plymouth 24./9. — Emanuel, Beindtsen, ank. Warberg 23./9. — Valborg, Rasmussen, ank. Pintpool 24./9. — Ragnhild, Andersen, ank. Kristiania 23./9. — Lyo, Jensen, ank. Dunkerque 23./9. — Dagny, Rasmussen, ank. Nakskov 25./9. — Carl Mork, Mortensen, ank. Dunkerque 25./9. — Ruth, Valentin, ank. Dysart 25./9. — Alfrøde, Petersen, ank. Rønne 27./9. — Pampa, Jensen, ank. Wisby 26./9. — Esther, Petersen, ank. Karlskrona 26./9. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Borgå 25./9. — Kamma, Fisker, ank. Emden 25./9. — Freir, Brandt, ank. Antwerpen 27./9. — Niels, Larsen, ank. Tnborg 27./9. — Rota, Rasmussen, ank. Odense 27./9. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Rochester 27./9. — Agnes, Christensen, ank. Havre 24./9. — Martin Nilsson, Petersen, ank. Kjøbenhavn 26./9. — Mine, Nielsen, ank. Stockholm 26./9. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Nakskov 26./9. — Aktiv, Mauritsen, ank. Reval 26./9. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Kjøbenhavn Red 26./9. — Cornwall, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 25./9. — Brodrene, Jørgensen, ank. Petersborg 27./9. — Roma, Jensen, ank. Uleåborg 26./9. — Olga, Rasmussen, ank. Kronstadt 28./9. — Helge, Carlsen, ank. Binic 27./9. — Valkyrien, Hansen, ank. Assens 27./9. — Triton, Nielsen, ank. Südertelje 27./9. — Capella, Hansen, ank. Great Yarmouth 27./9. — Britannia, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 27./9. — Sofie, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavns Red 27./9. — Freir, Jensen, ank. Karrebæksminde 27./9. — Jena, Eriksen, ank. Dunkerque 27./9. — Casper, Hansen, ank. St. Valery sur Sonne 27./9. — Lilly, Hansen, ank. Frederikshavn 28./9. — Rossing, Larsen, ank. Wiborg 28./9. — Ivar Hvidtfeldt, Henriksen, ank. Hernösand 29./9. — Najaden, Rasmussen, ank. Kronstadt 28./9. — Gefion, Jørgensen, ank. Wiborg 29./9.

Æra. I. Kofoed, Andersen, afg. Göteborg 25./9. til Tanger (Marokko). — I. A. Kromann, Christensen, pass. Prawle Point 23./9. for Cadiz. — Argus, Jensen, ank. Burntisland 25./9. — Hekla, Hermausen, ank. Havre 25./9. — Ami, Christensen, ank. Bandholm 26./9. — Johanne, Stegmann, ank. Stolpemünde 26./9. — Marie, Petersen, ank. Riga 27./9. — Karen, Boye, ank. West Weynss 27./9. — Atlantic, Rasmussen, ank. Antwerpen 26./9. — Rolf, Christensen, pass. Portland 25./9. for Kjøbenhavn. — Bonavista, Christensen, ank. Rotterdam 26./9. — Marie, Østermann, ank. Ystad 27./9. — Anne, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Zeus, Sørensen, ank. Stralsund 27./9. — Mariane, Andersen, ank. Langesund 27./9. — Anne, Schmidt, ank. Boness 27./9. — Mind, Rasmussen, ank. Pillau 26./9. — Hejmdal, Eriksen, ank. Falmouth 25./9. f. O. — Vera, Clansen, afg. Svendborg 25./9. til Sundsvall. — Hornod, Dreimann, afg. Svendborg 27./9. til Bridgeness. — Thyra, Hansen, ank. Falmouth 27./9. — Rise, Bager, ank. Dysart 27./9. — Alf, Rasmussen, ank. Bridgeport 27./9. — Haabet, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Salvador, Sand, ank. Kalundborg 27./9. — Hans, Knudsen, ank. Hernösand 28./9. — Venus, Jensen, ank. West Weynss 27./9. — Svip, Jensen, ank. Horsens 27./9. — Herkules, Bager, ank. Holtenu 27./9. — Dannebrog, Christensen, ank. Boness 29./9. — Anne, Mikkelsen, ank. Falmouth 28./9. f. O. — Abba, Petersen, ank. Faaborg 29./9. — Voritas, Staugaard, afg. Casablanca 28./9. til Cardiff. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Cimbrishavn 28./9. — Hekla, Hermausen, ank. St. Valery sur Sonne 28./9. — Christiane, Bager, ank. Göteborg 29./9. — Norden og Rolf, pass. Dungeness 25./9. ostg. — Amalia, Andersen, ank. Gefle 29./9. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Pillau 29./9. — Eden, Weber, afg. Hernösand 28./9. for Ipswich.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 1. Oktober 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Den første Dampskibs-Passagerfart. — Fragtmarkedet. — Havariet og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herrekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

River-side Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolenoë, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Day, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 4^e. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark 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.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 76.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 5. Oktober 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN

Telefoner 1403 — 3053 Telegr. Adr. Amlante

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 — 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.



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufutrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommisionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Privat Telegraf-Code,

let og besparende Forbindelsesmiddel mellem Søfarende og Hjemmene.

Prisen er Kr. 1,50 pr. enkelt Eksemplar.

Faas ved Høenvendelse til „Dansk Søfartstidende“s Kontor,
St. Annæ Plads 26 eller gennem Boghandlerne.

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.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelagade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Kew Certifikat 100 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

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“.

Skibshypothekbanken

Filial af hollandsk Bank Chr. IX's Gade 5
i **København** Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laen i Fragtskibe.

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

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«

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Skibshypothekbanker** **Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar**

Officielle Bekendtgørelser.**Optagelse**

paa Kadetskolen af unge Mennesker, der har faret med Skoleskibene »Viking« eller »Georg Stage«.

Efter at den af Rigsdagen vedtagne Lov om Søværnets Ordning er bleven kongelig stadfæstet, har Marineministeriet bestemt, at der gives unge Mennesker, der har faret mindst 1 Togt til Søs med enten Skoleskibene »Viking« eller »Georg Stage«, Adgang til at kunne indstille sig til Optagelsesprøve paa Kadetskolen i April 1910. Forinden vil de paagældende dog have at indsende eventuelle Eksamensbeviser, samt Vidnesbyrd fra deres Tjeneste om Bord til Marineministeriet, der derefter vil træffe Bestemmelse om Ansøgerne tilfredsstillende de i Loven betingede Fordringer til Modenhed. I bekræftende Fald vil de paagældende have at underkaste sig et Legemseftersyn, hvorom der vil blive truffet nærmere Bestemmelse.

Fordringerne ved Adgangsprøven i Land stilles noget højere end ved Realeksamen med 3 fremmede Sprog.

Oplysninger om Fordringerne, saaledes som de er fastsatte af Marineministeriet under 28. Marts 1906 faas ved Henvendelse i Marineministeriet.

Ingen kan indstille sig senere end i det Kalenderaar, hvori han fylder 19 Aar.

Marineministeriet, den 2. Oktbr. 1909.

Auktion over en Skonnert.

Jagtskonnert »Albert«, af Strynø, der har været sunken efter Kollision, bortsælges ved offentlig Auktion Tirsdag den 12. Oktober først. Kl. 3 Eftermd. i den Tilstand, hvori den henligger i Nørresundby Havn. Skibet maaaler 49 Tons Brutto, 39 Tons Netto og er bygget i Svandborg 1898 af Eg og Fyr. Fortegnelse over Sejl, Rig og Inventar gives ved Henvendelse til Borgmesterkontoret i Nørresundby.

Nørresundby Købstad og Kjær Herreds Auktionsret, den 29. September 1909.

N. Andersen.

Antagelse

af

Konstabler og faste Matroser til Søværnet.

I Henhold til Lov af 30. September d. A. om Søværnets Ordning skal der til Flaadens Artillerikorps antages faste Konstabler og til Flaadens Matros- og Sæminekorps faste Matroser af 3. Klasse.

De paagældende skulle have altjent deres Værnepligt ved Søværnet og maa ikke være fyldt 25 Aar.

De forpligte sig ved Antagelsen til at gøre Tjeneste i 4 Aar som Menige.

Efter 2 Aars god Tjeneste ville de ansatte blive forfremmede til Konstabler og Matroser af 2. Klasse, efter yderligere 2 Aars god Tjeneste til Konstabler og Matroser af 1. Klasse. Efter 1 Aars Tjeneste ville de, som egne sig dertil, derefter blive udnævnte til Underofficerer af 2. Klasse, hvorfra Forfremmelse kan ske til de højere Underofficersklasser i Korpserne og til Lejtnantsgraden i Søofficerskorpset. Konstabler og Matroser af 3. Klasse lønnes med 480 Kr. aarlig, af 2. Klasse med 600 Kr. aarlig og af 1. Klasse med 720 Kr. aarlig foruden fuld Forplejning og frit Kvarter.

Ved Hjemsendelse eller Forfremmelse udbetales Orlovspenge, som i Løbet af 7 Aar efter Antagelsen stiger til 900 Kr.

Ansøgere til disse Pladser kunne iøvrigt, mundtligt eller skriftligt, indhente nærmere Oplysninger paa Orlogsværkets Stabskontor, København C.

Orlogsværftet, den 1. Oktober 1909.

G. H. R. Zachariae.

E. Olrik.

Ledig Lodsoldermandspost.

Ved Frederikshavns- Hirsholmenes Lodserier skal den 1. November d. A. ansættes en Lodsoldermand med Bopæl i Lodsoldermandsboligen i Frederikshavn.

Den paagældende maa være nøje kendt med Farvandet i ovennævnte Lodsdistrikt.

Ansøgninger om denne Post, skrevne paa stemplet Papir til 65 Øre, ledsagede af Oplysninger om Ansøgerens Søfartsforhold, Eksamensbeviser, Anbefalinger og Lægeattest for godt Helbred i Almindelighed, stiles til Marineministeriet, og indsendes til underskrevne Overlods i det vestlige Distrikt inden den 16. Oktober d. A.

Kjøbenhavn, Ø. Kastelsvej 19, den 30. September 1909.

I. N. Sølling.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

præstager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

**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

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

i 55 Aar Leverandør til den kgl danske Marine

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon-Nr. 124.

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)

Skibsmægler.

Telegr.-Adr.: »Ballcon«.

»Lage qvist«.

BLOM & Co.

Norrköping.

Shipbrokers.

Telegramadresse: »Bloms«.

Sandballast

leveres hurtigt fra Dampsandgraveren »Sarpsborg«. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksbl. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Privata.

Telefon-Nr.

6.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hortlg Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: »Bjorchjensen«.
Telefon 7262.

Norsk Dampskibsfører,

bosiddende i Danmark og godt inde i danske Forhold, ønsker Beskæftigelse ved skibsinteresseret Foretagende paa Landjorden. Godt inde i Regnskabsføring. Taler og korresponderer Engelsk, Tysk, Fransk og Spansk. Gode Anbefalinger og Referencer. Billet, mrk.: »For Tiden i udenrigs Part«, bedes tilsendt »Dansk Søfartstidende«.

Kjøbenhavn, d. 5. Oktober 1909.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet.

Paa given Foranledning henleder Udenrigsministeriet Opmærksomheden paa, at den under 7. August d. A. givne Meddelelse om, at Skibe, kommende fra russiske (og finske) Havne ved Østersøen og det Hvide Hav, kan blive underkastet Desinfektion i Boulogne-sur-Mer og Calais uden først at skulle anløbe Dunkerque, er at forstaa saaledes, at den i Boulogne og Calais foretagne Desinfektion kun har Gyldighed overfor disse Havne men ikke overfor andre franske Havne, der maatte blive anløbet af Skibene.

»Norges Sjøfartstidende« for 25. September 1909 skriver om Skibskontrollen i England og Frankrig:

»Det norske Handels- og Søfartsdepartement har gennem Udenrigsdepartementet erholdt Meddelelse fra Legationen i London om, at norske Skibe, som ankommer til britisk Havn efter 1ste Oktober d. A. uden behørig paa-sat Lastemærke, foreløbig tillades at afgaa igen uden saadant, saafremt Bestemmelsesstedet er norsk Havn. Mærket maa da være anbragt inden næste Ankomst til britisk Havn.

Er Skibet derimod bestemt til anden fremmed Havn, maa Lastelinie paaføres forinden Afgang fra britisk Havn. Hertil udfordres Doksætning for Skibe uden Klassecertifikat fra Norsk Veritas eller anden anerkendt Besigtelsesinstitution.

Ligeledes er der fra Legationen i Paris indberettet, at de franske Autoriteter har givet Tilsagn om, at den franske Sødygtighedslov foreløbig vil blive gennemført med Lempe ligeoverfor norske Skibe i franske Havne.

Samtidig skal man oplyse, at Underhandlingerne med Storbritannien og Frankrig om Anerkendelse af Lastelinie og andre Sødygtighedsbestemmelser kan ventes afsluttet i den nærmeste Fremtid, samt at der for Tiden forhandles med de anerkendte Besigtelsesinstitutioner om Paasætning af Lastemærket paa norske Skibe saavel i norske som fremmede Havne.

En tilfredsstillende Ordning heraf kan paaregnes truffet snarest.

Alvorligt Uheld i Stege Havn. I Stege Havn, der har været under Udvidelse siden 1907 og nu nærmede sig sin Fuldendelse, er der sket en Katastrofe, idet et halvt Hundrede Alen af det ny Bolværk er bristet under Presset af Opfyldningen. De mægtige Bjælker er knækket som Glas og ligger nu paa Havnebassinets Bund, dækket af den udskredne Opfyldningsmasse. Bolværket havde, kort efter Opfyldningens Begyndelse, »slaet sig«, og efter Havneingeniør Paullis Anvisning var det med en Bekostning af 2,000 Kr. blevet forstærket, men dette har allsaa ikke været tilstrækkeligt.

Det er Bolværket, der er skredet. Ankrene har holdt, hvorfor ogsaa en Del af Udfyldningen endnu staar urørt, men den vil sikkert i de nærmeste Dage blive slikket væk af Vandet. Man burde, mener Havneudvalget nu, have gravet det tunge Fyld, der allerede var fyldt paa, da Bolværket først slog sig, op og erstattet det med lettere Fyld, thi det ser ud, som om Udhulningen fra først af er sket fornedet, og det er saaledes formentlig her, Aarsagen til Katastrofen maa søges.

For Stege Havnevæsen og Entreprenør Melchior, der for en Sum af omkring halvandet Hundrede Tusinde Kroner har Havneudvidelsen i Entreprise, er det Skete et meget alvorligt Uheld, idet der nu skal mudres og fiskes op om igen, inden der kan begyndes paa at opbygge det ødelagte Havnestykke paany, saa der maa regnes med et Tab paa mange Tusinde Kroner.

Paa et i Fjor opfyldt Areal et halvt Hundrede Alen

fra Udskridningen er i Aar opført en stilfuld Havnebygning til c. 30,000 Kr., og Sortseere har allerede længe spaaet, at Grunden her vilde »give sig« og »Havneslottet« synke. Men forhaabentlig faar de Uret, saaledes at den Række af Forsinkelser og Uheld, der har fulgt Arbejdet ved Stege Havn, der skulde have været færdig for tre Fjerdingaar siden, maa have kulmineret med ovennævnte Sammenbrud.

Skoleskibet Viking. Bestyrelsen for Skoleskibet »Viking« meddeler, at »Viking« har passeret Lizard 30. September og kan ventes til Hamburg d. 5. Oktober, hvorfra Skibet ventes at afgaa i Midten af Oktober til Vladivostock. Da der endnu findes Plads om Bord til et mindre Antal betalende Elever, bør Anmeldelse om saadanne gøres snarest paa Selskabets Kontor.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 60/1909, afsagt den 8. Septbr. 1909. Skibsfører Nielsen, Fører af Sandpumpedamperen »Progres« og dette Skibs Rederi Firmaet Carl & Chr. Nielsen mod Damperen »Sveriges« Rederi A/S. Dampskibsselskabet Øresund.

Den 10. April d. A. omtrent Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Fm. fandt der i Kjøbenhavns Havn i Taage en Kollision Sted mellem den Dampskibsselskabet Øresund tilhørende Damper »Sverige«, der maaler 686,19 Brutto Reg.-Tons, og Sandpumpedamperen »Progres«, der maaler 100 Brutto Reg.-Tons. Kollisionen havde til Følge, at »Progres« sank. Den er senere fjærnet, men erklæret uistandsættelig.

Damperen »Progres« var, efter om Morgenen ved Hellerup at have indlagt en Ladning Sand, for indgaaende. Det maa efter al, hvad der er oplyst, betragtes som givet, at den har gaaet med meget langsom Fart. Efter den af dens Besætning afgivne Forklaring, der støttes af andre Vidners Forklaring, har den stadig givet Taagesignal og holdt sig vestlig i Løbet i Nærheden af Fortøjningsbøjerne mellem Toldboden og Kvæsthusbroen, umiddelbart i Nærheden af hvilken Bro Kollisionen skete. Damperen »Sverige« var et Par Minutter før Kollisionen algaet fra Anlægspladsen i Havnegade og styrede ud gennem Havnen paa Vej til Malmo. Den gik, efter ved Afgangen et Øjeblik at have ladet Maskinen arbejde fuld Kraft frem og derefter en kort Tid halv Kraft frem, med den samme Fart — nemlig »Langsom« med c. 50 Omdrejninger i Minuttet —, med hvilken den sædvanlig gaar Havnen ud, allsaa uden at mindske Farten af Hensyn til Taagen. Hvad dens Kurs og dens Plads i Havnen i Kollisionøjeblikket angaar, er der afgivet de mest forskellige Forklaringer. Efter flere samstemmende Vidners Forklaringer kom den umiddelbart før Kollisionen i Løbets vestlige Side meget nær ved den ved Kvæsthusbroen liggende Damper »H. P. Prior« styrende skraat ind efter lige mod »Progres«s Bagbords Bov. Efter andre Vidners Forklaring var »Sverige« ovre paa Løbets østlige Side, og Sammenstødet fandt Sted Øst for Løbets Midllinie. Disse Uoverensstemmelser viser kun, hvor vanskeligt det er under Taage og i et Kollisionøjeblik at bedømme Afstande og andre Momenter, der kan være af Betydning.

Da »Progres« opdagede Damperen »Sverige« kommende mod sig med Stevnen pegende mod den Bagbords Bov, varskoedes straks fuld Kraft »Bak« til Maskinen. Man vilde have givet Fløjtesignal, men forinden dette skete, skar »Sverige«s Bov ind i Damperen »Progres« om Bagbord c. 26 Fod fra Stevnen og under en Vinkel paa højst 2 $\frac{1}{4}$, Streg fra for. Damperen »Progres« sank hurtigt, Besætningen reddede sig i Jollen.

Hvad »Sverige« angaar, er det oplyst, at da Udkigsmanden i »Sverige« fik Øje paa »Progres« forude udfør Styrbords Bø, varskoede han: »En Dampers for om Styrbord«. Kaptajnen gav straks Ordre til Rorgængereren om at lægge Roret Styrbord, idet han gik ud fra, at han paa denne Maade vilde passere klar af den varskoede Dampers. Efter at Rorgængereren var begyndt at lægge Roret Styrbord, opdagede Kaptajnen, hvorledes den modgaadende Dampers Stilling var, han gav nu Ordren »Støt«, samtidig med at han slog »Stop« og straks efter fuld Kraft »Bak« til Maskinen. Kort efter skete Sammenstødet. Dampers »Sverige« led ikke nogen Skade af Betydning og fortsatte straks efter sin Rejse til Malmø.

Citanterne, Skibsfører Nielsen, Fører af »Progres« og dette Skibs Rederi, har nu anlagt nærværende Sag, hvorunder de, da Dampers »Progres« er fuldstændig Vrag, har indtalt dels et Erstatningsbeløb af Kr. 44,634.17 svarende til Værdien af Dampers »Progres«, Kr. 32,600, Havnevnets Udgifter ved Fjærnelsen af Vraget Kr. 9,159.27 og forskellige andre mindre Poster, dels et Erstatningsbeløb for Driftstab siden Kollisionen. Disse Beløb har de paastaet sig tilkendt med Renter til Betaling sker, hvorhos de har paastaet sig tillagt Sagens Omkostninger alt under Tvang af Eksekution i Dampers »Sverige« med Fragt.

De Indstævnte, Dampers »Sverige«s Rederi, har paalaet sig frifunden for Citanternes Tiltale og sig tillagt Sagens Omkostninger. De har derhos paa visse Punkter nedlagt Indsigelse mod Beregningen af Erstatningsbeløbet.

Hvad angaar Sammenstødet — osilig eller vestlig i Farvandet — maa Retten, naar de forskellige Forklaringer afvejes mod hinanden, og naar Hensyn tages til det Sted, hvor »Progres« senere er fundet (midt i Løbet med Stevnen vendt mod SV.), anse det for aldeles overvejende sandsynligt om end maaske ikke for fastslaaet med uomtvistelig Sikkerhed, at Sammenstødet har fundet Sted i Løbets vestlige Side, og at »Sverige«, der slaar stærkt Styrbord over under Bakning, under Sammenstødet har ført »Progres« Øst efter til det Sted, hvor den er sunket. »Sverige«, der nogen Tid forinden Sammenstødet havde passeret en Øst for Løbets Midtlinie forløjlet Dampers i ret ringe Afstand, og som ud for denne Dampers ændrede sin Kurs noget, maatte herefter antages i Taagen senere at være kommet for vestlig og saaledes at have overtraadt de internationale Søvejsregler Art. 25.

Selv om nu dette mulig ikke er fuldt oplyst, maa det betragtes som givet, at »Sverige« har overtraadt Søvejsreglerne Art. 16 dels ved ikke at gaa med tilstrækkelig moderat Fart, dels ved ikke straks, da det varskoedes Føreren, at der var et Skib forude, at stoppe Maskinen, indtil man var i Stand til at bestemme dette Skibs Plads.

Hvad »Progres« angaar, maa det efter alt foreliggende antages, at den har gaet med virkelig Forsigtighed (med en Fart, der ikke var større end nødvendig for at Skibet kunde have Manøvre), men dette kan uanset derom fremsatte Paastande ikke antages om »Sverige«, som uden Hensyn til den aabenbart meget stærke Taage gik igennem Havnen med samme Fart som den, Skibet den Gang sædvanlig brugte.

Efter alt, hvad der foreligger for Retten, maa det anses for givet, at Farten har været stærkere, end den kunde, og end den burde have været, og at det er denne Omstændighed i Forbindelse med Førers første uforsigtige Rorkommando (som selv om den, som af Føreren hævded, meget hurtig afløstes af den korrekte Kommando, dog altid har haft nogen Betydning til at forsinke den rigtige Manøvre), der maa betragtes som Hovedårsagen til Kollisionen eller i hvert Fald til, at denne fik saa alvorlige Følger. De Indstævnte vil herefter have at udrede et Erstatningsbeløb til Citanterne, og dette Beløb inklusive Driftstab skønnes under Et at kunne bestemmes til Kr. 48,000 med Renter som paastaet. Sagens Omkostninger

findes de Indstævnte at burde betale til Citanterne med 300 Kr.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Oktober Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Luftrykket stiger over Fastlandene, navnlig Nordamerika, medens det falder over Havet, særlig i Nærheden af det islandske Minimum. Luftryksforskellen og med den Vindstyrken tillager betydeligt udenfor Troperne. Omraader med over 5 pCt. Vindstille findes endnu kun Syd for 30° N. Br.

Ved Irlands Kyst og i Biskaya Bugten er Vindretning og Styrke overordentlig foranderlig, og ved Portugals Kyst er vestlige Vinde fremherskende. Paa den afrikanske Kyst Nord for Kap Verde blæser Vinden fra Ø., NØ. indtil NNW., 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 Kyst er Vindforholdene foranderlige; »Norihers« 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 ækvatorale Grænse for NØ. Passaten er, sammenlignet med September, rykket betydeligt mod Syd, medens SV. Monsunen bliver svagere og uregelmæssig.

Stormene tillager 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 svar Dønning af SØ. Paa Grund af Stormarealets ringe Udstrækning yder Barometret i mange Tilfælde ikke nogen rettidig Advarsel. Orkanerne viser i Oktober udpræget Tilbøjelighed til at bøje mod N. og NØ. og kommer sjældent ind over Fastlandet som Følge af det gennemsnillig høje Tryk, der hersker der.

Taage bliver sjældnere paa den amerikanske Side, om end Hyppigheden over Bankerne og mellem Sable Island og Sandy Hook endnu stadig overstiger 10 pCt. Ved Kanalen, i Biskaya Bugten og Syd paa indtil Lissabon, kan man vente 3 pCt. Taage. Syd for 35° N. Br. kan Havet anses som taagefrit.

Is forekommer sjældent i Oktober, idet den holder sig til højere Bredder.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 20. September, at Ismasserne mod Nord (Belle Isle Strædet) er tillaget, og

lillige er Labradors Kyst stærkt blokeret af Isbjerge. Paa New Foundlands Bankerne og Syd derfor er Isen i stærk Aftagen, og paa de forenede Damperruter er der endnu kun truffet enkelte Isbjerge.

Søforhør.

Den 17. Septbr. afholdtes Søforhør i Nyborg i Anledning af et Sammenstød d. 15. Septbr. i Langelandsbæltet mellem Skonnerterne »Asta« af Thurø og »Fortuna« af Nyborg.

Besætningen paa »Fortuna« bestod foruden af Skipperen af to Mand, og alle afgav de en ganske overensstemmende Forklaring om Sammenstødet.

Det oplystes i Følge »Nyb. Av.«, at Skipperen og den ene Mand af Besætningen var gaaet i Kabytten for at spise, medens tredje Mand havde Roret. Han bemærkede »Asta« c. ti Minutter før Sammenstødet, og den holdt da Kursen lige ned mod »Fortuna«; men Rorgængereren fortsatte sin Kurs, da han mente, at den anden vilde vige, som den skulde; imidlertid vedblev »Asta« at holde ned paa »Fortuna«, og da Rorgængereren saa, at Kollision var uundgaelig, kaldte han paa Skipperen, der straks greb Roret og lagde det haardt ned for at søge at undgaa et Sammenstød, hvilket ogsaa var sket, hvis ikke »Fortuna«s Stevn havde grebet fat i Daviderne paa »Asta«, hvorved Skibene klemtes sammen.

Folkene paa »Fortuna« hævder, at de ikke har nogen som helst Skyld i Sammenstødet; Vejret var sigtbart, og »Fortuna« havde Lanterner ude.

»Asta«s Besætning vil blive afhørt i Svendborg, og af denne Afhøring vil det afhænge, hvorvidt der skal rejses Tiltale i Sagen.

Broen Masnedø-Falster.

I de sidste fire Maaneder har Statsbanerne ved en stor Styrke Ingeniører, Arbejdere, Formænd, Boremestre osv. ladet undersøge Betingelserne for en Forbindelse Masnedø—Falster enten ved Bro eller Tunnel. Disse Arbejder er nu afsluttet, og om Resultatet af Undersøgelserne meddeler »Berlingske Tidende« følgende:

Det vanskeligste Arbejde foregik paa Søen, hvor der saavel foretoges artesiske Boringer som Dybdemaalinger i stort Omfang, Maalinger af Strømforhold osv. Ikke sjældent generedes man af Storm, og selv en frisk Kuling var tilstrækkelig til at standse Arbejdet, saa man var nødsaget til at holde op gennemsnitlig et Par Dage om Ugen.

Men ogsaa i Land fandt omfattende Arbejder Sted, væsentligst bestaaende i Opmaalinger og Højdemaalinger.

Resultatet er, at Forholdene har vist sig forholdsvis gode for begge Arter af Anlæg, saavel for Bro som for Tunnel.

Man har væsentligst undersøgt Betingelserne for to Brolinier, en gaende Vest for de nuværende Havne og en mere østlig Linie. Betingelserne viste sig for begges Vedkommende at være forholdsvis gunstige, idet Dybdeløsholdene ikke frembød større Vanskeligheder, end man kunde skønne af Søkortene, og man ikke traf paa nogen særlig blød Bund, hvad man kunde nære Frygt for efter de Opgivelser, man havde faaet fra Søfolks Side.

Saaledes havde disse opgivet, at der flere Steder gaves bundløse Huller, men man fandt kun et enkelt saadant paa den Linie, hvor den projekterede Tunnel skulde gaa, men ved at forsøge sig frem, fandt man derefter et Sted, hvor Tunnelanlægget uden særlige tekniske Vanskeligheder kan udføres.

Alle tre Projekter med Overslag vil nu blive tilstillet Ministeriet for offentlige Arbejder.

Hvilket der har Chance for at blive valgt, er det naturligvis paa Forhaand vanskeligt at afgøre. Den pekuniære Side af Sagen er i saa Henseende i høj Grad afgørende, selv om ogsaa andre Faktorer vil blive taget med i Betragtning.

Den vestlige Brolinie, der faar en Længde af c. 2,000 Meter, vil antagelig kræve en Udgift af c. 10 Mill. Kr. Den østlige Brolinie bliver noget længere, c. 2,300 Meter, og vil derfor blive noget kostbarere. Men til Gengæld ligger den gunstigere for Besejlingen. Tunnelen vil naturligvis igen blive en hel Del dyrere, hvor meget, er det unuttigt at skønne over, da man her hjemme endnu ikke har Erfaringer med Hensyn til den Art Arbejder.

Til selve Broarbejderne vil komme til at slutte sig en Del Arbejder i Land, Jorddæmninger osv.

Begge Broerne er projekteret med Svingbroer, der vil blive nogle af de største, som overhovedet kendes.

Statsbanernes Ingeniører har ligeledes i de sidst forløbne Maaneder med Baneanlægget Kjøge—Præstø—Kallehave, Møen—Nykjøbing F. for Øje foretaget omfattende Undersøgelser saavel i Ullsund som Grønsund.

Det fremgik af disse Undersøgelser, som nu er afsluttet, at Betingelserne er forholdsvis gunstige saavel for Anlæg af en Svingbro som af en eventuel Tunnel.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Forholdene bedret sig lidt i sidste Uge, idet der dog er fremkommen nogle flere Laster i forskellige Retninger, medens Raterne er uforandrede. Danmark har nogle flere Laster, ogsaa enkelte Kornlaster, som optages straks; Tyskland og Rusland har ligeledes nogle Korn- og Oljekagelaster, som forsyner Behovet fra Dag til Dag. Finland og Østsverig har som anført haft og har enkelte ny Laster af Træ og Tjære, som lige har tilfredsstillt Behovet. Syd- og Vestsverig samt Østnorge er mat, og der tilbydes kun enkelte Fragter fra disse Havne. Der underhandles om Salg af flere Laster, saa at man maa haabe, at den fremkomne Tonnage vil kunne placeres for sidste Botienhavstur.

Returfragter Vest fra og Mellemture er fremme i tilstrækkeligt Antal til uforandrede, faste Rater, og efter al Sandsynlighed vil denne Part holde sig lønnende.

For de mindre Skibe er Fragtmarkedet just alt andet end tilfredsstillende. Tyskland lader meget tilbage at ønske angaaende Kornafskibninger, og paa Pladser som Stralsund og Rostock ligger der Skibe, som har Besvær med at blive placeret. Der sluttedes for Rug af Wismar og Rostock $3\frac{1}{2}$ M., Barth for Havre 5 à $5\frac{1}{2}$ M.; Danzig er stadig fast til $5\frac{1}{4}$ M., og Königsberg noterer vedblivende 5 M., men fra denne Plads tør vist ventes en Opgang, da Rusland i Aar skal have en meget stor Høst, og Udskebningerne fra Königsberg er gennemgaaende af russiske Varer. Af de russiske Pladser, melder Libau intet af Betydning, medens Riga er meget ivrig efter Skibe (c. 150 Tons) baade for Korn og Oljekager til 14 M. Med Hensyn til Sverig er Vestsverig stadig meget tilbageholden, men til Gengæld har Sydsverig været meget fast og fragtet livligt i den forløbne Uge til højere Rater; saaledes sluttedes for Gadesten til Kiel $3\frac{3}{4}$ M., Elbing 5 M., og for Kantsten til Königsberg 4 M., Rügenwalde $3\frac{3}{4}$ M., Hamburg $4\frac{1}{2}$ M., og der søges endnu flere Skibe. Norge har næsten kun Feldspath til Stettin 5 M., men det kan omtrent ogsaa sluttes fra alle de sædvanlige Pladser. Danmark har

hidtil intet; Kjøbenhavn sluttede for Hvede til Odense 11 Øre, Landskrona 7 $\frac{1}{2}$ Øre.

Generalforsamlinger.

Hølsingers Jernskibs- og Maskinbyggeri

holdt d. 21. Septbr. ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Paludan dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Etatsraad P. H. Roseustand, allagde Beretning og Regnskab.

Saa man hen til i Fjor, var den Beretning, der skulde aflægges, ret trist. Man skulde gaa næsten 25 Aar tilbage for at finde et saa daarligt Aar som det sidst forløbne. Og dengang var det nærmest Bornesyddommene, der skulde overstaas, medens det nu var den Depression, der fandtes overalt, ikke mindst i Skibsarten, der havde været Skyld i Misæren. Ingen Skibsreder havde haft Lyst til at bygge noget nyt, vilde man endelig have et Skib, havde der været nok næsten helt ny Skibe at faa. Men dernæst havde man knebet i en ganske forbausende Grad paa Reparationer, som kun var bleven udført i yderste Nodstilfælde.

Rosultatet havde da været, at man kun havde haft meget lidt at bestille, og for at holde en fast Arbejdsstyrke sammen, havde man været nødsaget til at foretage et Eksperiment ved at bygge Skib for egen Regning. Hvor vanskelige Forholdene havde været, viste sig bedst ved Omsætningen, der var gaaet ned fra Kr. 3,389,000 til Kr. 1,651,000. Driftsomkostningerne havde udgjort Kr. 321,665, Assurance Kr. 13,596, Lejefgift og Skatter Kr. 25,993. Gevinst paa Nybygninger, Reparationer, Dokker, Beding o. s. v. havde udgjort Kr. 459,430, Tabet, der overførtes til Dispositionsfonden, Kr. 14,404.

Det gennemsnitlige Antal Folk, der var bleven beskæftiget, havde udgjort 690 mod 962 i Fjor, altsaa en ret betydelig Nedgang, den havde været nødvendig, men havde været saa meget mere sørgelig, som man havde været særdeles tilfreds med Arbejdsstyrken i det Hele.

Bestyrelsen foreslog i Fjor at henlægge Kr. 90,000 til en Dispositionsfond. Det havde været forudsæende, at man havde lagt disse Penge til Side, Spørgsmaalet var nu, om man skulde lade dette Beløb blive staaende for yderligere at konsolidere Værftet, eller om man ikke skulde betragte dette som tilstrækkeligt konsolideret ved den store opsparede Reservefond. Man havde lædelt til denne sidste Betragtning og vilde derfor foreslaa at give Aktionærerne et Udbytte af 3 pCt., ved at udtage Kr. 67,000 af Dispositionsfonden.

Bedingen og de to Tordokke havde været benyttet af 107 Skibe, men Reparationerne havde været betydeligt mindre end tidligere.

Det ny Aar syntes at love bedre. Man havde faaet Bestilling paa flere ny Arbejder, og Reparationerne var indløben i betydeligt større Antal, end Tillædet var i Fjor.

Partikulier Oehlerschläger foreslog, at der ikke blev givet noget Udbytte, samt at man til ny Bestyrelsesmedlemmer valgte et Par ansete Mænd, der kunde skaffe Værftet Arbejde.

Justitsraad Møllmann mente, at Bestyrelsen havde baaet sig særdeles fornøfligt ad ved at foreslaa 3 pCt. i Udbytte. Der var ingen Grund til at tage Modet, fordi der kom et daarligt Aar. Selskabet havde altid været ledet med Dygtighed.

Ved den derpaa foretagne Afstemning vedtoges Bestyrelsens Forslag om et Udbytte af 3 pCt., hvorhos der gaves Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Kaptajn i Marinen Carl Carstensen.

Ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Havarier og Forlis.

Vega, Skonnert af Marstal, or d. 1. ds. paa Rejsen fra London til Kristiania med en Ladning Krudt indkommet til Harwich i læk Tilstand; maa losse og reparere.

Sophie, 3/4m. Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Harparanda til Færoerne med en Ladning Træ været i Kollision med russisk Skonnert »Neptun«, som var paa Rejse fra Lovisa til Lowestoft med en Ladning Træ. Begge Skibe led Skade over Vandlinien. »Sophie« maa reparere her i Kjøbenhavn.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«.

Løvstræde 9.

Telefon 1028.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staalrosser, Koojer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælk kondenserings Fabrik

i Nakskov

Fans i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Enceforhandleren

Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.

Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Seuhert, afg. Riga 3./10. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 2./10. — Algarve, Borries, ank. Barcelona 28./9. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 2./10. til Vestnorge. — A. N. Hanson, Paaske, ank. Petersborg 2./10. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 30./9. til Algier. — Ankasus, Petersen, afg. Kristiania 3./10. til Newcastle. — Arno, Strubberg, ank. Napoli 3./10. — Aurora, Fischer, afg. Petersborg 2./10. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Tberkildsen, afg. herfra 29./9. til Petersborg. — Beira, Lange, ank. Abo 3./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 2./10. til New York. — Chr. Brøbergt, Mortensen, afg. Dartmouth 30./9. til Barcelona. — Christian IX, Holm, afg. Königsberg 3./10. hertil. — Dagmar, Bogvad, pass. Gibraltar 1./10. for Barcelona. — Douro, Søberg, ank. Funehal 1./10. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 3./10. — Florida, Andersen, afg. Savannah 30./9. til Bremen. — Frederik, Thomsen, ank. London 26./9. — Garonne, Kromann, afg. Stettin 2./10. til Petersborg. — Georgios I, Sørensen, afg. herfra 3./10. til Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 28./9. — Hengest, Munck, pass. Brunsbüttel 1./10. til London. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 3./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Reval 2./10. til Petersborg. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 3./10. for Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. London 28./9. — Kontucky, Audresen, ank. Boston 26./9. — Kiew, Jørgensen, pass. Gibraltar 2./10. hertil. — Kursk, Gommesen, ank. Petersborg 1./10. Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 2./10. til Hull. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 25./9. — Louise, Kruse, afg. Lissabon 3./10. til Oporto. — Louisiana, Ørsted, afg. New York 1./10. til Philadelphia. — L. P. Holmblad, Jønsen, ank. Riga 1./10. — Moskov, Rasmussen, ank. Dunkerque 1./10. — Nicolai II, Clausen Claus, afg. Havde 28./9. til Tunis. — Nordjylland, Jacobæus, afg. herfra 2./10. til Petersborg. — O. B. Suur, Frisette, ank. Pillau 29./9. — Omsk, Lepper, ank. Hull 2./10. — Oscar II, Hempel, afg. New York 30./9. til Kristianssand. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Glasgow 29./9. — Perm, Christensen, ank. Libau 30./9. — Pregel, Iversen, ank. Riga 2./10. — Riberhus, Bonnelykke, ank. hertil 4./10. — Saga, Wiberg, afg. Antwerpen 3./10. hertil. — Saxo, Gotthardt, ank. Antwerpen 30./9. — Seine, Danpt, ank. hertil 3./10. — Texas, Lissuer, ank. Zarate 6./9. — Tiber, Bech, afg. Marseille 2./10. til Taragona. — Thyra, Mikkelsen, afg. Trondhjem 3./10. Sydpa. — Tyr, Thanning, ank. hertil 3./10. — United States, Wulff, afg. Kristianssand 26./9. til New York. — Viking, Sonne, ank. hertil 2./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Rosario 16./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Manchester 20./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Campbellton 29./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Chatham 25./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Chatham 30./9. — Excellence Plosko, Rasmussen, afg. Methil 29./9. til Kronstadt. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Petersborg 27./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 15./9. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kronstadt 29./9. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 1./10. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 1./10. — Nowa, Dahl, ank. Kjøbenhavn 28./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Ghent 28./9. — London, Bom, afg. Grangemouth 29./9. til Swinemünde. — Paris, Tholander, ank. Paris 28./8. — Bryssel, Kaas, afg. Kristinestad 29./9. til Newcastle.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Heruösand 25./9. — Wieu, Boeck Hansen, afg. Riga 28./9. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. Ghent 25./9.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Kjøbenhavn 1./10. til Petersborg. — Brattingsborg, Sønson, ank. Rouen 27./9. — Flynderborg, Andersen, ank. Hull 25./9. — Fredensborg, Fischer, afg. Tyne 1./10. til Kjøbenhavn. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Rotterdam 26./9. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Petersborg 28./9. — Kronborg, Jensen, afg. Wasklot 30./9. til Barry. — Rosenborg, Schultz, afg. Rotterdam 1./9. til Grangemouth. — Skanderborg, Jensen, ank. Rouen 27./9. — Stegelborg, Lund, ank. Rotterdam 25./9. — Stjerne-

borg, Lund, ank. Narva 26./9. — Søborg, Hansen, ank. Sundsvall 26./9. — Uranienborg, Schmidt, ank. Petersborg 27./9.

Dampskibsselskabet af 1898. Guldborg, Ørbeck, ank. Kjøbenhavn 29./9. — Klampenborg, Winther, ank. Libau 29./9. — Marselisborg, Larsen, ank. Mariapol 29./9. — Silkeborg, Pedersen, ank. West Hartlepool 18./9. — Skodsborg, Agerlin, ank. Petersborg 24./9. — Tuborg, Schmidt, ank. Hull 30./9. — Ulfborg, Møllerup, ank. Bougie 30./9. — Vordingborg, Palsbo, ank. West Hartlepool 1./10.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Petersborg 25./9. til Granton. — Dunsborg, Kühl, afg. Ghent 29./9. til Port Talbot. — Jægersborg, Larsen, afg. Libau 29./9. til Grangemouth. — Kallundborg, Nielsen, ank. Narva 29./9. — Taarnborg, Matzen, ank. Fairwater 28./9.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Dunkerque 25./9.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Calais 26./9.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Petersborg 28./9.

Svendborg. Anua Mærsk, Møller, ank. Solombal 30./9. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Boness 1./10. til Libau.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 29./9.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, afg. Petersborg 29./9. til Harburg.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 28./9. til Yokohama. — Cathay, Kruse, ank. Hankow 23./9. — Indien, Berg, pass. Perim 28./9. for Suez. — Siam, Cortsen, afg. Glasgow 29./9. til Kjøbenhavn. — Pagan, Knudsen, afg. Suez 2./10. til Colombo. — Samui, Licht, ank. Bangkok 29./9. — Chumpon, Hansen-Rann, afg. Sabang 18./9. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. London 1./10. til Kiel. — Bintang, Gabe, ank. Pitea 30./9. — Cambodia, Christensen, afg. Delagoa Bay 30./9. til Christmas Island.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./9. — St. Thomas, Hansen, pass. Lizzard 1./10. for Rotterdam.

Æro. Energi, Svane, ank. Råfsø 30./9. — Erindring, Nielsen, ank. Bandholm 2./9.

Torm. Sara, Sonneken, afg. Grangemouth 30./9. til Kiel. — Helene, Sørensen, ank. Riga 1./10. — Agnete, Petersen, afg. Odense 2./10. til Riga. — Hermia, Hansen, afg. Riga 30./9. til Rotterdam. — Alice, Schultz, afg. Königsberg 30./9. til London.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Harburg 28./9. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 30./9. til Antwerpen. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 1./10. til Pertusola. — Nivingson, Svendsen, afg. Methil 25./9. til Fairwater. — Washington, Nielsen, afg. Königsberg 1./10. til Narva.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Lübeck 28./9. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Koivusaari 27./9. — Rimfaxe, Faber, ank. Burntisland 1./10. — Schach Steenberg, Theilland, afg. Råfsø 29./9. til Bremen.

Frøen. Austa, Bagger, ank. Newcastle 28./9. — Freja, Nielsen, ank. Riga 3./10. — Vera, Thing, ank. Tuborg 1./10.

Alfred Christensen Eklipika, Henningsen, afg. Kronstadt 25./9. — Urania, Clausen, ank. London 30./9. — Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 28./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Havre 29./9. — England, Andersen, ank. Aalborg 1./10. — Holland, Poulsen, ank. Amsterdam 1./10. — Rusland, Madsen, afg. Svendborg 2./10. — Europa, Hansen, ank. Leith 1./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Calais 2./10. — Belgien, Nielsen, ank. Windau 2./10. — Dronning Olga, Petersen, ank. Petersborg 30./9.

Svendsen & Christensen. Il. Pontoppidan, afg. Helsingør 1./10. — E. M. Dalgas, afg. Petersborg 29./9. — Lars Kruse, pass. Kjøbenhavn 3./10. sydg. — St. St. Blicher, afg. Petersborg 2./10. — Peter Willemoes, afg. Calais 1./10. — G. Koch, ank. Holtenau 28./9. — Haus Tavsén, ank. Calais 3./10. — H. C. Andersen, pass. Kjøbenhavn 2./10. nordg. — Chr. Christensen, afg. Methil 1./10. — N. G. Petersen, ank. Terneuzen 3./10. — I. D. S. Adolph, ank. Narva 29./9. — Alfred Hage, afg. Windau 30./9. — T. M. Werner, ank. Blyth 2./10. A. J. A. x, pass. Helsingør 4./10. sydg.

Vesterhavet. Nordsoen, Skou, afg. London 2./10. til Granton. — Nexos, Basse, afg. Cadiz 30./9. til Glasgow. — Gerda, Iversen, ank. Llanelly 1./10. — Fylla, Christensen, ank. Methil 28./9. — Bodil, Uldall, afg. Burntisland 1./10. til Königsberg. — Dagmar, Mathiasen, ank. Sevilla 28./9. — Nerma, Schiff, afg. Avonmouth 29./9. til Eshjerg. — Alfa, Lauritsen, afg. Frederikshavn 1./10. til Boness. — Laura, Pedersen, ank. Reval 2./10. — Hebe, Gregersen, ank. Denia 2./10. — Iuger, Larsen, afg. Liverpool 2./10. til Swansea. — Johanne, Thøgersen, ank. Goole 2./10. — Karla, Nielsen, ank. Sines 28./8. — Cito, Jepsen, ank. Lissabon 2./10.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Neder Kalix 1./10. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Riga 28./9. — Martha, Christensen, afg.

Rouen 1./10. — Elna, Ratje, afg. Riga 1./10. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 23./9. — Simone, Møller, ank. Rouen 28./9. — Jeanne, Løffer, afg. Calais 2./10. — Vera, Riso, afg. Bona 1./10. — Daisy, Lagesen, afg. Rouen 1./10.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Reval 2./10. til Rotterdam. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Riga 26./9. — Ove Gjedde, Jans, afg. Dunston 1./10. til Kjøbenhavn.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Stockholm 2./10. — Ingrid, Winther, ligger i Kjøbenhavn. — Fanny, Eriksen, afg. Neder Kalix 30./9. til St. Nazaire. — Lilly, Nielsen, afg. Aarhus 1./10. til Nystad. — Alexy, Lorentzen, pass. Quessant Crench 2./10. til Bordeaux. — Dagny, Sørensen, ank. Gijon 1./10. — Mary, Clausen, ank. Petersborg 28./9.

Sejlskibe.

Eshjerg. Unda, Jacobsen, afg. Griffins Harbour 11./9. til Genua. — Ætina, Petersen, ank. Bremen 29./9.

Æro. Malfridur, Hansen, ank. Hammerhavn 30./9. — Thea, Friis, ank. Banff 30./9. — Kiana, Christensen, ank. St. Davids 29./9. — Gloria, Fabricius, ank. Pillau 29./9. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 28./9. p. R. t. St. Valery. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Stockholm 29./9. — Lauritz, Folmer, ank. Danzig 29./9. — Rota, Olsen, ank. Falmouth 30./9. — Ægir, Petersen, ank. Königsberg 28./9. — Salus, Jensen, ank. Geestemünde 30./9. — Uffe, Andersen, ank. Karlshamn 1./10. — Dorteia, Bove, ank. Altona 1./10. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Pillau 30./9. — Alta, Albertsen, ank. Danzig 30./9. — Viking, Weber, ank. Pillau 30./9. — Mathilde, Hansen, ank. Wick 1./10. — Danmark, Bager, ank. Pillau 30./9. — Phoenix, Rasmussen, ank. Kolberg 1./10. — Agent Petersen er den 23. Septbr. prajet nu 45° N. Br. 8° V. Lgd. — Berta, Madsen, ank. Stolpemünde 1./10. — Apollo, Albertsen, ank. Kristiansund 1./9. — Nathalia, Eriksen, afg. Indian Tichle 1./9. — Hebe, Clausen, ank. Kolberg 1./9. — S. L. Veber, Hansen, ank. Kjøbenhavn 1./9. — Dana, Pedersen, ank. Hamburg 1./9. — Mars, Stegmann, ank. Wiborg (Finland) 1./9. — Amor, Rasmussen, ank. Aberystwith 1./9. — Arken, Christensen, ank. Hamburg 1./9. — Niels, Caspersen, ank. St. Nazaire Red 1./9. p. R. t. Roirmoutier.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 5. Oktober 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Vejrovsret over Nordatlantikerhavet for Oktober Maaned. — Søforhør. — Broen Masnedo-Falster. — Fragtmarkedet. — Generalforamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjlige Nr. 26, ved Haven.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder havees til Salg

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsbekvisitter.

HELGE STABELL

Skibsingeniør
Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.
Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RARET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

**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.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1165
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

**Kjøbenhavns
Navigationsskole**
er flyttet til
Ny Toldbodgade 3
Hj. af St. Annæ Plads
Telf.: Palæ 123 x.

Petersen-Faxe's
HÉRREKVIPERING
Kjøbenhavn.

Hill-Madsen[®]
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: "HOPPE"

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastningeplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1469.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmæglere

Telegr.-Adr.: „Holmströmer,
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovanterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsprovanterings & Skibsrøderi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Udkommet er:

**Nautisk Almanak
1910.**

Udgivet af
I. A. D. Jensen
Navigationsdirektor.

50 Øre.

Fans i
Boglanderne. **G. E. C. Gad.**

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retsager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsprovanterling.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovanteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

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.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdales ved Postværnets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — 20 —
Moderation for 6 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 77.

Kjøbenhavn, Fredag den 8. Oktober 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.



Tekn. Maskinhandel.
Expedition og Lagre
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislste.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
er nu stationeret i Kjøbenhavn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:
Telf. 3206. „URÆD“, Kjøbenhavn. Telf. 3206.

Adr.: St. Aonæ Plads 16
Compositioner til
Jærn-, Staal- og Træklibunde
• • Leverander til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverander til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

DANSKE LLOYD, SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige fæste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Nic. Heimbürger Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Den Kjøbenhavnske SØ-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
eget Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige fæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22. Copenstap 42

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.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

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.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Norsk Dampskibsfører,
bosiddende i Danmark og
godt inde i danske Forhold,
ønsker Beskættigelse ved
skibsinteresseret Foretagende
paa Landjorden. Godt inde i
Regnskabsføring. Taler og
korresponderer Engelsk, Tysk,
Fransk og Spansk. Gode An-
befalinger og Referencer.
Billet, mrk.: "For Tiden i
udenrigs Fart", bedes tilsendt
„Dansk Søfartstidende“.

De private Assurandører lim.
i København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 2.

Officielle Bekendtgørelser.

Antagelse

af

Konstabler og faste Matroser til Søværnet.

I Henhold til Lov af 30. September d. A. om Søværnets
Ordning skal der til Flaadens Artillerikorps antages faste
Konstabler og til Flaadens Matros- og Søminekorps faste
Matroser af 3. Klasse.

De paagældende skulle have aatjent deres Værnepligt ved
Søværnet og maa ikke være fyldt 25 Aar.

De forpligte sig ved Antagelsen til at gøre Tjeneste i 4
Aar som Menige.

Efter 2 Aars god Tjeneste ville de ansatte blive for-
fremmede til Konstabler og Matroser af 2. Klasse, efter yder-
ligere 2 Aars god Tjeneste til Konstabler og Matroser af 1.
Klasse. Efter 1 Aars Tjeneste ville de, som egne sig dertil,
derefter blive udnævnte til Underofficerer af 2. Klasse, hvorfra
Forfremmelse kan ske til de højere Underofficersklasser i
Korpserne og til Lejtnantsgraden i Søofficerskorpset. Kon-
stabler og Matroser af 3. Klasse lønnes med 480 Kr. aarlig,
af 2. Klasse med 600 Kr. aarlig og af 1. Klasse med 720 Kr.
aarlig foruden fuld Forplejning og frit Kvarter.

Ved Hjemsendelse eller Fortæmmelse udbetales Orlovs-
penge, som i Løbet af 7 Aar efter Antagelsen stiger til 900 Kr.

Ansøgere til disse Pladser kunne iøvrigt, mundtligt eller
skriftligt, indhente nærmere Oplysninger paa Orlogsværftets
Stabskontor, København C.

Orlogsværftet, den 1. Oktober 1909.

G. H. R. Zachariac.

E. Olrik.



LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Økkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

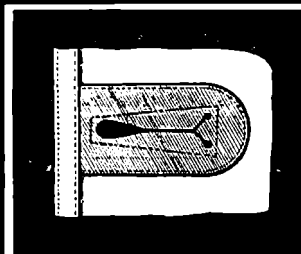
Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

Sømandshøjskolen
i Svendborg.

Kursus Novbr.—April saa-
vel for Befarne som for Be-
gyndere. 30 Kr. maanedlig
for Ophold og Undervisning.
Nærmere ved Henvendelse til

Vilh. Rasch,
Forstander.



Ny Knaphuller i Olietøj

fra
Olskind's Olietøjfabrik

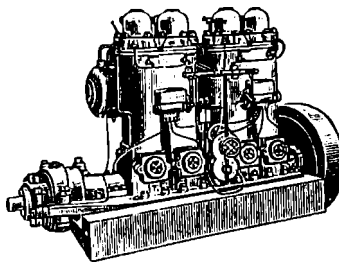
Ny Opfindelse — Patent

Opfindelsens Vigtighed anerkendt af
alle Autoriteter og Forbrugere.

Olskind: Kvalitet 1909 er
slidsterk og tæt.

Tag ikke imod andre Mærker Olietøj.

Cand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup, Amager



Lysekil Motoren „SKANDIA“

er den bedste og billigste
Skibsmotor.

— Aarstilvirkning over 10 000 HK. —

Fartøjer af Staal og Træ

Lysekils mek. Verkstads A/B

(Skandinaviens

største Skibs- og Laadmotorfabrik.)

Ingeniør Helge Stabell

Hobrogade 10. København Ø.
Telf. Øbro 1938 x. Telegramadr. „Skibstabell“

Tuborg
Pilsner
er bedst!

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleumsmotorer.

Kjøbenhavn, d. 8. Oktober 1909.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget et Eksemplar af »The Times Engineering Supplement« for 30. Juni d. A., der indeholder en Beskrivelse af de ny Regler for Bygning og Klassificering af Staal-skibe, som Komiteen for Lloyds Register har besluttet at indføre.

I Tilslutning til de her i Bladet Nr. 48 for 29. Juni bragte Oplysninger angaaende denne vigtige Sag kan, efter ovennævnte Blad, anføres følgende:

De ny Regler indfører ny Formler for Talstørrelser, som bruges til at bestemme Materialdimensioner, og regner kun med to Hovedtyper af Skibe, nemlig: 1) Skibe med fuldt Materiale (the full scantling vessel) og 2) Den Klasse af Skibe, som har fuldstændige Overbygninger, saasom awning- og shelterdeck Skibe.

De ny Formler, som skal benyttes i Fremtiden, er følgende:

$$\text{Tværskibs Talstørrelsen} = B + D$$

$$\text{Langskibs Talstørrelsen} = L (B + D)$$

Omrækket af Middelpantet faar nu ikke længere direkte Indflydelse paa Materialdimensionerne, som det havde ved de ældre Formler.

L = Længden maalt fra Forstevnens Forkant til Agterstevnens Agterkant paa øverste Dæk. B = Skibets største Bredde (moulded) og D = Dybden (moulded) maalt paa Midten af Længden fra Kølens Overkant til det øverste af Dækshjælken ved Skibssiden ved det øverste gennemgaaende Dæk, undtagen paa awning- eller shelter-deck Skibe, hvor der maales til første Dæk under awning- eller shelter-Dækket, forudsat at Højden mellem Dækkene ikke overstiger 8 Fod. For Skibe, hvis Længde overstiger Dybden 14 Gange, maa der forelægges Komiteen Planer, der viser, hvorledes den tilstrækkelige langskibs Styrke sikres, og som bifaldes af denne. De reviderede Regler og Tabeller er beregnet paa Skibe af indtil 680 Fods Længde, og passer for alle de Skibe, som hidtil er blevet klassificeret i Lloyds, med Undtagelse af *Cunard* Baadene »Lusitania« og »Mauretania«.

Den vigtigste Følge af de ny Regler vil være, at de letter hele Bygningens Vægt noget, medens den tilstrækkelige Styrke dog vil blive sikret. Paa Grund af den almindelige Anvendelse af prøvet Staal, i Stedet for uprøvet Jern, som man brugte for 40 Aar siden, har Skibshyggeren nu en Sikkerhed for Ensartethed i Kvalitet og Styrke, som ikke kendtes den Gang. Lastelinie-Bestemmelser sætter ogsaa nu Grænser for den Vægt, som man maa belaste Skibene med.

Maksimums Afstanden mellem de største Skibes Tværskibspanter vil fremtidig blive 33 Tommer. Efter de Regler, som man nu gaar bort fra, var denne Afstand fra 20 til 27 Tommer. For at reducere den Vægtforøgelse, som fremkommer, naar Reglerne fordrer mindre Spanteafstand, saameget som muligt, tillader de ny Regler, at man kan gøre dette Skridt med $\frac{1}{2}$ Tomme ad Gangen, ligesom Forøgelse af Pladetykkelse kan ske med 0,02 Tomme (c. $\frac{1}{2}$ Millimeter) ad Gangen, i Stedet for som tidligere med $\frac{1}{20}$ Tomme. Denne Forøgelse af Tykkelse svarer for bløde Staalplader (mild steel plates) omtrent til en Vægtforøgelse af 0,80 lb pr. Kvadrattod. Siden »mild steel« er blevet indført til Skibsbygningsbrug, er man kommet ind paa at bestille Pladerne af en vis Vægt pr. Kvadrattod, og Stænger i Vægt pr. løbende Fod, hvad der har vist sig hensigtsmæssigt i Praksis.

I Følge »Shipp. Gaz.« vil Lloyds ny Regler for Bygning og Klassifikation af Staal-skibe træde i Kraft den 17. December d. A.; men de vil kunne benyttes allerede nu, hvis Redere af Skibe, om hvis Bygning der er eller vil blive sluttet Kontrakt forend den Tid, maatte ønske det.

Skibes Dybgaende i Tuniskanalen maa ikke overstige 6 Meter. Det norske Konsulat i Tunis indberetter, at det i den senere Tid gentagende er hændt, at Skibe, der skulde op ad Kanalen i Tunis, har været for stærkt lastet, hvorfor man har været nødt til at losse en Del af Lasten i Lægtene ude ved La Goulette. Ligeledes er det hændt ved Udgaende fra Tunis, at Skibe af samme Grund har haft Vanskeligheder ved at komme ud af Kanalen, idet de har stukket dybere end 6 Meter. Kanalens Dybde skal være 6,50 Meter, men Skibene har i Følge Havnekompaniets Reglement ikke Lov til at stikke dybere end 6 Meter, fortæller »Norg. Sjøft.«

Det har hidtil været taalt, at Skibe er gaaet ind og ud med et Dybgaende af 20 engelske Fod (6,10 Meter), og det hænder ligeledes, at Reder og Befragter undertegner Certepartier for 20 engelske Fods Dybgaende saavel til som fra Tunis. Men dette kan selvfølgelig komme til at paaføre saavel Lastegiver som Modtager store Ubehageligheder.

Da der fra Havnevesnets Side for Tiden føres en skarp Kontrol med ind- og udgaende Skibes Dybgaende, er det nødvendigt, at Søfartsinteresserede har deres Opmærksomhed henvendt paa Sagen.

Undervands Klokkesignaler. Den argentinske Regering har nu ogsaa begyndt at oprette Undervandssignalstationer ved sine Kyster. Fyrskibet »English Bank« ved Indsejlingen til Montevideo er blevet forsynet med et Undervands-Klokkesignal. Denne Klokke har allerede gjort betydelig Nytte for det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskabs Dampner »Cap Vilano«, fortæller »Hamb. Corr.« Kaptajnen beretter herom følgende:

Om Formiddagen d. 11. August blev der ved traadløs Telegraf sendt mig den Meddelelse fra Montevideo, at Fyrskibet »English Bank« vilde have en Undervandsklokke i Virksomhed, hvis der var Taage. Da »Cap Vilano« allerede havde sejlet i Taage i 24 Timer, og mine Lodskud Kl. 2 om Eftermiddagen viste mig, at Skibet maatte være i Nærheden af Banken, blev der uophørlig lyttet efter Signalet. Kl. 3.20 blev Fyrskibets Signal hørt om Bagbord, og Kl. 4 kom Fyrskibet, efter at Skibet havde løbet 7 Sm, i Sigte. Kl. 5.30 ankrede Skibet i Montevideo. Uden Signal vilde det have været mig umuligt at finde Fyrskibet. Jeg havde været nødsaget til at ankre, til Taagen var lettet. Kun den Omstændighed, at jeg ved Hjælp af Signalet kunde finde Fyrskibet, gjorde det muligt for mig at gaa mellem »English Bank« og Øen Flores med Sikkerhed og saaledes at naa Montevideo Kl. 5.30 samme Aften. Jeg fortsatte straks efter Rejsen til Buenos Aires, hvor jeg indtraf den følgende Morgen. Undervandssignalet var af den største Værdi for mig. Det forkortede min Rejse paa Floden med 12 Timer og gav mig en paalidelig Stedbestemmelse, som jeg ellers ikke havde kunnet faa i den herskende Taage og Storm.

Ildslukningsforanstaltninger paa Bomuldsdampere. Efter hvad der meddeles fra New Orleans til »Hamb. Corr.«, bliver der af Assuranceselskaberne planlagt et Forslag til nøjagtige Forskrifter over den Maade hvorpaa og i hvilket Omfang, de fra New Orleans med Bomuldstransport beskæftigede Dampere skal være forsynet med Ildslukningsapparater. Efter dette skal hvert enkelt Rum, paa ethvert Stadium af Belastningen, kunne lukkes hermetisk. Endvidere skal der paa hver Dampner findes en hensigtsmæssig Dampledning igennem alle Rum, saaledes at ethvert Rum ved Udbrudet af en Ildløs i korteste Tid kan sættes under Damp. Forsikringselskabernes Hensigt har allerede sat Spor paa forskellig Maade, idet flere Dampere i New Orleans er blevet nødt til at anskaffe sig Dampledninger og Slinger til meget høje Priser. Hvad de yderligere Ildslukningsapparater angaar, saa maa

ethvert Skib, der lader i New Orleans, være forsynet med to solide Slanger af mindst 50 Fods Længde, samt dertil hørende Metal-Forskrninger og Nøgler. Det sidstnævnte Paabud har allerede længe været i Kraft og danner en Del af Havnereglementet.

Den amerikanske Tonnageafgift af danske Skibe. I det sidst udkomne Nummer af »Meddelelser fra Udenrigsministeriet« oplyses det, at ved den ny amerikanske Toldlov af 5. August d. A. er den fritagelse for Tonnageafgift, der i Henhold til den amerikanske »Reciprocal Tonnage Tax Exemption Law« fra 1898 var indrommet danske og udenlandske Skibe, der ankom til De forenede Stater fra Kjøbenhavn, bleven ophævet. I Henhold til Proklamation udstedt af Præsidenten under 6. August d. A. vil der fra den 5. Oktbr. d. A. blive opkrævet i Tonnageafgift af Skibe, der indkommer til amerikanske Havne fra danske Havne 6 Cents pr. Ton for hver Gang Skibet anløber amerikansk Havn, dog ikke over 30 Cents pr. Ton i et Aar. Denne Regel gælder dog ikke Skibe i Havsnød og Skibe, der ikke er Handelsskibe.

De Engelhardtiske Redningsbaade. Dronningen af England lod d. 7. ds. afholde Prøve med de Engelhardtiske sammenfoldelige Redningsbaade. Prøverne foretoges af Kommandør Palmer paa »Victoria and Albert«, der for Tiden henligger ved Bøjerne i Yderhavnen, med Skibets eget Mandskab, og da Chefen saavel som alle Officererne udtalte sig særdeles rosende om disse Baades gode Egenskaber, bestilte Dronningen en af Baadene til Kongeskibet.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, 6. Oktober. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 25,000 Kr. med Renter fra 27. Juli d. A. for Bjergning af Damperen »Elise Marie« af Hamburg, der den 13. Maj d. A. strandede paa Halskov Rev i Storebælt paa Rejse fra Filadellia til Swinemünde med en Ladning Petroleum.

Den 6. Oktober afsagde Sø- og Handelsretten Dom i en Sag, der var anlagt af Rederne for Lægter »Martha« af Hamburg, H. Peters, mod Orlogsværftet ved dets Chef, Kontreadmiral Zachariæ, angaaende en Skade sket paa Lægter »Martha«. Denne, der var engageret af en tysk Køber af en Del ud rangerede Kanoner, beskadedes ved, at den sidste af disse under Indladningen faldt ned gennem Lægterens Bund, hvorved Lægteren sank. Ved Dommen tilkendtes der H. Peters et Beløb af Kr. 23,393 med Renter og Sagens Omkostninger med 250 Kr.

Sofolks Adgang til Deltagelse i Folketingsvalg. Ved Folketingsmændene W. Neergaard, A. P. Andersen, Frederiksen, Hammerich, N. Jensen og Lange er der d. 5. ds. i Folketinget indbragt Lovforslag om Sofolks Adgang til Deltagelse i Folketingsvalg. Lovforslaget er enslydende med det i forrige Samling fremsatte Lovforslag

Passeret Vrag. Skellefteå, 4. Oktbr. (Ritz. Bur.) Den danske Damper »Nordpol«, der i Formiddag indkom til Säfvenäs, passerede i Gaar i den nordlige Del af Kvarken en sunken Damper, af hvilken kun Skorsten og Masten ragede op af Vandet.

Den i den botniske Bugt sunkne Damper er i Følge »Helsingborg Posten« Damperen »Sangstad« af Sandefjord. »Sangstad« var paa Rejse fra Luleå med 5,000 Tons Malm.

Skoleskibet Viking er den 5. ds. ankommen til Hamburg. Alt vel.

De ny Vedtægter for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarter, efter hvad vi erfarer, under 5. ds. bleven stadfæstet af Ministeriet for Handel og Søfart i den paa Repræsentationens Møde d. 4. September d. A. vedtagne Skikkelse.

Nedsættelse af Lodstakterne for Randers Fjords Lodseri. Fra 1. Januar 1910 vil den særlige Betaling for Lodsning fra Møllerup til Uggelhuse bortfalde, saaledes at Strækningen Udbyhøj—Randers deles i to Dele, Udbyhøj—Uggelhuse og Uggelhuse—Randers, og at Betalingen for Lodsning Udbyhøj—Uggelhuse ansættes efter samme Takstklasse, som nu gælder for Udbyhøj—Møllerup.

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.

Det tyske, femmastede Skib „Preussen“.



Da vi netop har modtaget et Billede af Verdens største Sejlskib »Preussen«, der er sendt os fra Chili og viser Skibet liggende til Ankers paa Valparaisos Red, gengiver vi det her. Det vil sikkert interessere mange af vore Læsere at se et Billede af dette store Skib, som er blevet berømt for sine hurtige og heldige Rejser, og høre lidt om disse.

»Preussen« løb af Stabelen i Juli Maaned 1902 i Geestemünde og er saaledes nu syv Aar gammelt. Det maaler 5,081 Brutto- og 4,765 Netto Reg.-Tons. Det har

i disse syv Aar gjort 10 Rejser til forskellige Havne paa Sydamerikas Vestkyst og har i Aar fuldført en Jordomsejling. Indtil for godt et Aarstid siden har Skibet gaaet i stadig Fart paa de sydamerikanske Salpeterhavne og har gjort sine Rejser, ud og hjem, næsten med en Dampers Regelmæssighed. Skibet begyndte sin første Rejse i August Maaned 1902, og fra den Tid til Januar 1908 har det sat en Rekord ved at have passeret Cap Horn 20 Gange. I Marts Maaned i Aar ankom »Preussen« til den engelske Kanal efter at have afsluttet sin første Rejse rundt om Jorden. Efterretningen om dette Skibs Ankomst blev fra mange Sider hilst med Interesse, skriver »Shipp. Gaz.«, paa Grund af den Berømmelse, det har opnaaet ved sine mange, smukke Præstationer som en første Klasses Sejler. Det har præsteret i de sidste 13 Maaneder, staa heller ikke tilbage for dets tidligere Rejser. I den Tid har det sejlet fra Hamburg til New York, derfra til Yokohama, fra Yokohama til Taltal og derfra hjem. Det var den 10. Marts 1908, at »Preussen« forlod Hamburg bestemt til New York. Turen over Atlanterhavet tog lidt over en Maaned. »Preussen« er det største Sejlskib, som nogensinde har besøgt New Yorks Havn. Her indtoges en mægtig Ladning Petroleum i Kasser. Den 27. Maj afgik Skibet derfra til Yokohama, som naaedes d. 16. September efter en heldig Rejse paa 112 Dage. I Løbet af en Maaned var Skibet løst og rede til at gaa over Stillehavet til Sydamerikas Vestkyst. Den 16. Oktober fandt Afrejsen Sted, og paa Aarets sidste Dag naaedes Taltal. Her forblev »Preussen« i tre Uger. Den 21. Januar i Aar afgik det til Hamburg og naaede op i Kanalen sidst i Marts Maaned efter en lige saa heldig Rejse som alle de tidligere hjem fra Vestkystens Salpeterhavne. Det er en smuk Præstation, der viser, at Sejlskibenes Tid ikke er forbi endnu. Skibet har fra sin første Rejse været ført af Kaptajn B. R. Petersen. Det ejes af Firmaet F. Laeisz i Hamburg.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 40/1909, afsagt d. 29. Septbr. 1909. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Rederiet for Damperen »C. F. Tietgen«, A/S. Det forenede Dampskibsselskab.

Den 14. Februar d. A. omtrent Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Em. kom Damperen »C. F. Tietgen«, der var paa Rejse fra New York til Kjøbenhavn med 186 Passagerer og en fuld Ladning Sykgods, under Storm af NV. til V. paa Grund ved Dybingen ved Indsejlingen til Kristianssand. Skibet, der maaler 8,172.95 Brutto Reg.-Tons med en Maskine paa 6,000 indc. HK., var tidligere paa Aftenen — omtrent Kl. 7 — under Manøvrerne ind til Kristianssand til den sædvanlige Ankerplads bleven hængende med Styrbords Skrue paa den tæ. NV. for Dybingen beliggende Grund »Kirkeboen«. Passagerer og Gods til Kristianssand var derfor landsat med Damperne »Nyland« og »Alfen«. Damperen »Nyland« var kommen tilbage for efter Afale at slæbe Agterenden fri af »Kirkeboen«, og man afventede Damperen »Alfen«s Tilbagekomst, da »C. F. Tietgen«s Agterende drev løs af Grunden ved »Kirkeboen«.

Det lykkedes ikke at hindre, at Skibet drev ned mod Dybingen, hvor det kom til at staa med Sievnen i misvisende N. 50° Ø. og med Styrbords Side hvilende mod den jævnt skraanende og glatte Klippebund paa to Steder, det ene c. 37' foran Skibets Midte og det andet c. 180' længere agterefter. Skibets Amning var for Grundstødningen c. 22' for og 23' 4" agter. Under Grundstødningen stod Vandet efter Oplodning op til 22' for og 21' agter. Skibet fik Indtryk af Klippen begge de Steder, hvor det hvilede, navnlig agter og fik en Bagbords Slagside paa c. 6°.

I Løbet af Natten gjorde Damperen »Nyland«, der er en ret kraftig Passagerdamper, og Damperen »Alfen« to forgæves Forsøg paa at slæbe »C. F. Tietgen« af Grunden, men den næste Dag den 15. Februar opgav man disse Forsøg og besluttede at afvente Assistance af Svitzers Bjergningsentreprise. Bjergningsdamperen »Viking«, der laa stationeret i Frederikshavn, var efter telegrafisk Ordre afgaaet til Strandingsstedet, hvortil den ankom d. 15. c. Kl. 4 $\frac{1}{2}$ Em. Der afsluttedes Kontrakt med dennes Fører paa en af Entreprisens sædvanlige trykte Blanketter, men saaledes, at der foretoges en Række Ændringer sigtende til at fjerne alt, hvori der kunde ligge en Erkendelse fra »C. F. Tietgen«s Fører af, at der forelaa en egentlig Bjergning. Overskriften: »Bjergningskontrakt. No cure no pay« rettedes saaledes til: »Kontrakt efter no cure no pay Princip«. Det bestemtes, at »C. F. Tietgen«s Fører kunde annullere Kontrakten efter Kl. 12 den forsikkomende Nat, hvis andet Bjergningsselskabs Skibe ankom, og at »Godtgørelsen« (Ordet Bjergelon var rettet til Godtgørelse) skulde bestemmes af nærværende Rei.

Vejret, der den 14. havde været stormende, havde bedret sig en Del. Den 15. blæste om Formiddagen en frisk Kuling af NV., men henimod Aften flovede det af. Damperen »Viking«, der maaler 378 Brutto Reg.-Tons med en Maskine paa 1,050 HK. og en Besætning paa 19 Mand, lod, saasart Kontrakt var afsluttet, ved Hjælp af sin Motorbaad en Staaltrøse føre over i »C. F. Tietgen«s Agterende, og efter at den tillige havde ført sit Styrbords Anker ud, begyndte Slæbningen Kl. 9,5 Em., samtidig med at der lænsedes fra »C. F. Tietgen«s Bundtanke. Allerede Kl. c. 9,25 gled »C. F. Tietgen« af Grunden. »Viking« slæbte derefter »C. F. Tietgen« ind paa Reden, hvor der ankredes. Der foretoges Dykkerundersøgelse den følgende Dag. Da Skibet fandtes læt og i Stand til at fortsætte Rejsen, afgik det til Kristiania og derefter til Kjøbenhavn ved egen Hjælp.

Efter Ankomsten til Kjøbenhavn kom »C. F. Tietgen«, der er forsynet med dobbelt Bund og Inddeling i vandtætte Rum med vandtætte, tværskibs Skodder, i Dok. Efter Udtalelserne i det Skon, der optoges over Skibet, maa det anlages, at dette forude havde hvilet paa Grunden paa et Areal af c. 135 Kvadrattod med Indtryk af c. 1 $\frac{1}{2}$ " Dybde, og at det agterude, hvor det havde hvilet haardest, og hvor den indvendige Konstruktion var mest medtaget, havde hvilet paa et Areal af c. 260 Kvadrattod med Buler af indtil 2 $\frac{1}{2}$ " Dybde. Paa intel Sted fandtes Brud eller væsentlige Lækager. Skaden, som Skibsbunden havde faaet, faldt forude udelukkende indenfor Tanken. Ved det agterste Tryk faldt derimod omtrent en Femtedel af det formforandrede Areal udenfor Tanksiden.

Ved Stævning af 20. April d. A. har Gitanterne anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte, A/S. Det forenede Dampskibsselskab, tilpligtet at udrede Bjergelon efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har hævdet, at Vederlagets Fastsættelse maa ske udenfor Reglerne i Solovens Kap. 9. De har gjort gældende, at der ikke foreligger en Bjergning, men kun »en almindelig Afslæbning«, »en kortvarig Bugsering«. De henviser i saa Henseende dels til Kontraktens Udtryksmaade, dels til de foreliggende Omstændigheder (Skibet stod ikke farligt, men »roligt og stille i en fuldt ud beskyttet Havn«.)

Det er nu vel saa, at Grundstødningen fandt Sted indenskaers og paa et forholdsvis beskyttet Sted, men dog langt fra paa et saadant Sted, at al Fare for yderligere Beskadigelse af Skibet eller for en Lækage, der kunde bevirke større eller mindre Beskadigelse af Ladningen, var udelukket. Den Nodstilstand, som Begrebet Bjergning forudsætter, har herefter været til Stede, og er i Almindelighed til Stede, naar et Skib er grundstødt uden at kunne komme af Grunden ved egen Hjælp. Retten skønner ikke,

at der efter dansk Lovgivning, efter dansk Domstolepraksis eller efter dansk Sprogbrug er nogen Hjemmel til en Begrænsning af Begrebet Bjergning til Tilfælde af mere overhængende Fare for øjeblikkelig eller total Ødelæggelse eller Hjemmel til en Opsstilling af andre Begreber (almindelig Afslæbning, Assistance eller lignende) for de Tilfælde, hvor Faren er mindre, naar der dog er Fare for Skade paa Skib eller Ladning. Soloven har derfor heller ikke sat nogen Minimumsgrænse for Størrelsen af Bjergelønnen, og den saa ofte forekommende Strid om Ordet Bjergning, er derfor overfor en dansk Domstol i Almindelighed uden Betydning.

Kontraktens Udtryksmaade og dens Forsøg paa at komme udenom det ofte omtalte Ord maa ligeledes blive uden Betydning. Iøvrigt ser Retten ikke nogen Forskel mellem Udtrykket: »Kontrakt eller no cure no pay Principle» og Ordet »Bjergningskontrakt».

I den Omstændighed alene, at man i Kontrakten har æsket Rettens Medvirken til Vederlagets Fastsættelse, ser Retten en Anerkendelse fra begge Parters Side af, at der foreligger noget mere end »en kortvarig Bugsering«, altsaa netop af, at der foreligger et Tilfælde, hvor det er Reglerne i Solovens Kap. 9, der maa blive de afgørende.

Damperen »C. F. Tietgen« er i beskadiget Stand vurderet til Kr. 1.110.000. Ladningen er ansat til en Værdi af Kr. 1.650.000, og den Fragt, der her kommer i Betragtning, udgør Kr. 59.444. Værdien af det Bjergede udgør saaledes ialt Kr. 2.819.444. Værdien af Damperen »Viking« er opgivet til Kr. 400.000.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, det forholdsvis sikre Sted, hvor »C. F. Tietgen« stod, og den forholdsvis ringe Fare, hvorfor den var udsat, den korte Tid Afslæbningen medtog (en Hurtighed, som netop ved Modsætningen til de tidligere resultatløse Afslæbningsforsøg, er et Bevis for det bjergende Materiels Brugbarhed og Personalets Kyndighed og Dygtighed), de gode Vejrforhold under Bjergningen og paa den anden Side de meget betydelige Værdier, det grundstødte Skib med Fragt og Ladning repræsenterede, findes en Bjergeløn af Kr. 35.000 med Renter som paastaet at være passende, saaledes at Sagens Omkostninger ophæves som indfaldet heri.

Fragtmarkedet.

I de Markeder, som vi forrige Uge omtalte, som liggende en Kende bedre, er Fastheden fuldtud hævdet, og der har ogsaa stedvis fundet mindre Stigninger Sted. Nordamerika viser ligeledes for flere Havnes Vedkommende en lidt bedre Tone, og der er i enkelte Tilfælde (Golfen og Savannah) bleven betalt en Ubetydelighed højere Rater, men derimod ligger La Plata vedblivende saa usselt som vel tænkes kan, ja man kan næsten ikke en Gang tale om noget Marked, hvad prompt Lastning angaar. Østersoen viser ikke nævneværdige Forandringer, men der er mere Liv i Korneksporten, da Tilførslerne er rigeligere, og der ventes ogsaa i de kommende Uger at ville blive mange Kornlaster. Kulpladserne baade paa Øst- og Vestkysten har gennemgaaende vist mindre Liv end de nærmeste Uger i Forvejen, men Raterne er kun undergaaet ganske minimale Svingninger.

Østen fragtede kun lidt, da Tonnage er knap, og Rederes og Købmænds Anskuelse om Raterne har differeret noget vel rigeligt. Kurrachee har sidst betalt 16/6 Netto Betingelser til udsøgt Havn pr. Oktober, medens Bombay sluttede til 17/ Dødvægt Basis én Løsehavn pr. Novbr./ Decbr. For Jute fra Kalcutta betalles 22/ à 22/6 til Dundee, 25/ Dunkerque.

Sortehavet etc. ligger en Smule bedre, og store Baade fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn har betinget omkring 8/6, Hamburg 9/ à 9/1½, medens Azow sluttede til 9/3 »any«, 9/9 Hamburg. Fra Azow til Norge betalles 10/3, Basis én Løsehavn.

Middelhavet er i det væsentligste uforandret. Aleksandria sluttede nogle store Baade til 7/9 à 8/ Hull pr. Oktober. Ertsraterne fra Bilbao er nærmest en Smule flovere, idet der sidst sluttedes til 4/4½ Newport, 4/7½ Middelbro eller Rotterdam.

Nordamerika udfolder ikke stor Aktivitet i Forhold til Aarstiden, men hist og her var der dog Knaphed paa enkelte, prompte Baade, saa at Befragterne maatte sætte deres Rater op. Det er dog Undtagelsestilfælde. Savannah betalte 27/6 for nogle Oktober Baade til U. K. eller Kontinentet, medens Wilmington sluttede til 21/3 Liverpool, Havre, Bremen eller Ghent. Fra Golfen betalles 9/3 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet pr. November. Trælaster er uden Liv.

La Plata Markedet er, endskont det laa elendigt nok, gaaet endnu lavere. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betalles 8/6 O. C. (ingen Reduktion), medens Rosario fik en 4300 Tons Baad til 7/10½ (÷ 6 d. direkte Havn), i begge Tilfælde prompt.

Østersoen holder sig, hvad Raterne angaar, paa omtrent samme Niveau som for en Uge siden, og vi kan i det væsentligste henholde til vore sidste Noteringer. Som omtalt er Korntilførslerne rigeligere, men indtil nu er det ikke lykkedes at lvinge Raterne op.

Kulfragterne viser heller ikke store Forandringer, men til Middelhavet synes der at skulle gøres sig en lidt svagere Tendens gældende, da Tonnage tilbudet er liberalt. Fra Østkysten blev der sidst sluttet til 3/3 à 3/9 Kronstadt, 3/7½ Swinemünde, 4/ Neufahrwasser (1600), 4/ Aarhus (1400), 4/3 à 4/4½ Stockholm (2200/2600), 4/10½ Königsberg n. Br. (1500), 6/ Gibraltar (1700), 6/6 Barcelona (4000), 6/ à 6/1½ Genua, 6/3 Piræus. Fra Cardiff blev der betalt 4/9 à 4/10½ Kronstadt, 5/3 Stockholm, 4/ Antwerpen, 6/1½ à 6/3 Genua, eller Savona, Fres. 6¾, Marseille, 7/ Venedig, 8/3 Colombo, 6/1½ à 6/3 Las Palmas, 12/3 à 12/9 River Plate pr. medio Oktober, 9/3 à 9/9 pr. November.

Fra Sø og Land.

Der er indlobet Efterretning til Sydney om, at Forenen af en engelsk Slup og ti Mand af hans indfødte Besætning er blevet myrdet af Indfødte i Bismark Arkipellet. Morderne plyndrede og brændte Sluppen og deres Ofres Lig, fortæller »Shipp. Gaz.». Den franske Skonnert »Quadalite« drev fornylig i Land paa Øen Mallikollo i Ny Hebriderne. Den blev straks angrebet af Indfødte, og til Trods for Besætningens tapre Forsvar blev Kaptajnen og Besætningen hugget ned, og Skibet plyndret. Et britisk Krigsskib anstiller for Tiden Undersøgelser angaaende disse Begivenheder.

Havarier og Forlis.

Haardt, Dpsk. af Hamburg, kom d. 4. ds., paa Rejsen fra Newcastle til Kronstadt med en Ladning Kul, paa Grund paa Trindelen. Flot med Assistance af Svitzers »Kattegat« og fortsat Rejsen efter Dykkerundersøgelse.

Köpernikus, Dpsk. af Königsberg, har paa Rejsen fra Hjemstedet til London med Havrelast maattet gaa til Ankers paa Helsingør Red for at reparere en mindre Maskinskade.

Marieregine, Skonnert af Odense, kom d. 3. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Frederikshavn med en Ladning Mel paa Grund ved Stensnæs. Flot med Assistance af Svitzers »Expres« og indbragt til Bestemmelsesstedet.

Confidencé, Skonnert af Thuro, er d. 4. ds. paa Rejsen fra Petersborg til Stubbekjøbing med en Ladning Oljekager grundstødt

Nord for Stubbekjøbing Havnemole. Flot med Assistance af »Gron-sund«. Ubeskudiget.

Reidar, Fiskedpsk. af Eskefjord, er d. 1. ds. strandet i Borgarfjord under en orkanagtig Storm. Mandskabet er reddet, Skibet Vrag. Skibet er bygget i 1875 i Göteborg og maalte 161 Netto Reg-Tons.

North Flint, Dpsk. af London, er d. 6. ds. paa Rejsen fra Novorossisk med en Ladning Solsikkekager kommet paa Grund ved Søndernæs. Dpsk. »Activa« assisterer, og Ladningen lagtes i to Nakskov-Skonneter.

Strib, Dampfærge af Fredericia, en d. 4. ds. blevet paa sejlet af Damperen »Orrik« i Fredericia og har faaet en Del Skade. »Orrik« fik tilsyneladende ingen Skade.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 2. Oktober foretog den paa Flensborg Skibsvarft for Deutsche Dampschiffahrts Gesellschaft »Hansa« byggede Fragtdamper »Inkenturn« en Provetart, der faldt ud til Rederiets fulde Tilfredshed. Damperen har en Bæreevne af c. 7.800 Tons, og gør en Fart af 11 Knob, som dog blev betydelig overskredet paa Provetarten.

En ny Damper, som Mægler H. A. Hansen har ladet bygge i Rostock, er nu, i Følge »Svendb. Amtst.«, færdig. Den er bleven døbt »H. A. Hansen« og afgaar i en nær Fremtid fra Rostock til Königsberg for at laste Korn til England. Damperen skal fores af Mægler Hansens Son, Skibsfører Lauritz Hansen.

Plads søges

hos Rederi-, Mægler- eller Assuranceselskab. Vedkommende har i en Aarrække været ansat hos en herværende Dispatcher. Billet, mrk.: »370«, modtager »Dansk Søfartstidende«s Kontor

I Aalborg provianterer d'Hr. Skibs fører fordelagtigst i
A. Chr. Bertelsens
Kolonial- og Skibsprovianderingsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

Eneste Specialitets-Værksted for
Cocos-Trosser i alle Dimensioner
Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab, Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 6./10. for Antwerpen. — Alexandra, ank. Antwerpen 2./10. — Algarve, Borries, afg. Barcelona 6./10. til Tarragona. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Bergen 6./10. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Petersborg 6./10. til

Riga. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 30./9. til Algier. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 6./10. til New York. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 7./10. for Antwerpen. — Baron Stjernblad, Thekildsen, ank. Petersborg 3./10. — Beira, Lunge, ank. Aho 3./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansund 2./10. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 6./10. for Barcelona. — Christian IX, Holm, ank. hertil 4./10. — Dagmar, Bøgvad, ank. Barcelona 4./10. — Donro, Søberg, ank. Funchal 1./10. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 5./10. til Liban. — Florida, Andersen, afg. Savannah 30./9. til Bremen. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 5./10. — Garonne, Krumann, ank. Petersborg 6./10. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 4./10. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 28./9. — Hengest, Munk, pass. Deal 6./10. for Bordeaux. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 6./10. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 3./10. — Jolantha, Simonsen, ank. Rotterdam 5./10. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 26./9. — Kiew, Jørgensen, pass. Gibraltar 2./10. hertil. — Kursk, Gommesen, afg. Petersborg 5./10. til Riga. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 5./10. for Hull. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 25./9. — Louise, Kruse, afg. Oporto 6./10. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 6./10. til Baltimore. — L. P. Holmblad, Jensen, afg. Riga 4./10. til Petersborg. — Moskovo, Rasmussen, afg. Dunkerque 5./10. hertil. — Nicolai II, Clausen Kaas, afg. Havre 28./9. til Tunis. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Petersborg 6./10. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Pillau 29./9. — Omsk, Lepper, ank. Hull 2./10. — Oscar II, Hempel, afg. New York 30./9. til Kristiansund. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 7./10. — Perm, Christensen, ank. Libau 30./9. — Pregel, Iversen, afg. Riga 5./10. til Dunkerque. — Saga, Wiberg, ank. hertil 6./10. — Saxo, Gotthardt, ank. Antwerpen 30./9. — Seine, Damp, afg. herfra 3./10. til Bordeaux. — Texas, Lissnev, ank. Zarate 6./10. — Tiber, Beeh, afg. Denia 6./10. til Almeria. — Thyra, Mikkelsen, afg. Stavanger 6./10. hertil. — Tyr, Thanning, afg. herfra 5./10. til Windau. — United States, Wulff, ank. New York 5./10. — Viking, ank. Stettin 5./10. herfra.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab, Russ, Petersen, ank. Rosario 16./9. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Manchester 20./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Camphelton 29./9. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Chatham 25./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 29./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kronstadt 6./10. — Fawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 28./9. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 3./10. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kronstadt 29./9. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 1./10. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 6./10. — Newa, Dahl, ank. Libau 6./10.

Vesterhavet, Niobe, Jessen, afg. Licata 2./10. til Gibraltar. — Nautik, Nielsen, ank. Malaga 2./10. — Nordsoen, Skou, ank. Granton 1./10. — Gerda, Iversen, afg. Llandly 2./10. til Kjøbenhavn. — Ellen, Hansen, afg. Villareal 4./10. til Pomaron. — Cito, Jepsen, ank. Lissabon 2./10. — Bodil, Uldall, pass. Helsingør 5./10. til Königsberg. — Norma, Schiff, ank. Esbjerg 4./10. — Alfa, Lauritsen, afg. Boness 5./10. til Esbjerg. — Laura, Pedersen, ank. Reval 2./10. — Hebe, Gregersen, ank. Denia 2./10. — Inger, Larsen, ank. Swansea 3./10. — Johanne, Thøgersen, ank. Goole 2./10. — Karla, Nielsen, ank. Cadiz 3./10.

Danmark, Ansgar, Madsen, afg. Rotterdam 2./10. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Riga 28./9. — Hamlet, Jørgensen, afg. Hull 1./10. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 29./9. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 17./9. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Petersborg 29./9.

Vulcan, Vulcan, Nielsen, afg. Ghent 5./10. til Tyne. — London, Bom, afg. Swinemünde 5./10. til Graugemouth. — Paris, Tholander, afg. Libau 5./10. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, afg. Kristinestad 29./9. til Newcastle o. T.

Mercur, Berlin, Krogh, ank. Hernösand 25./9. — Wien, Bock Hansen, ank. Rotterdam 5./10. — Roma, v. Thun, ank. West Hartlepool 4./10.

Kjøbenhavn, Hafnia, Hansen, afg. Riga 31./9. — Russia, Poulsen, ank. Sunderland 4./10. — Carl Hecksher, Starck, ank. Kronstadt 5./10. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 3./10. — Normannia, Eriksen, ank. Petersborg 3./10. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 3./10. — Canadia, Jespersen, ank. Havre 5./10. — Livonia, Skov, ank. Blyth 29./9.

Østersøen, Cimbria, Poulsen, afg. Leith 5./10. — Patria, Dam-Larsen, ank. Cardiff 1./10. — Gratia, Sørensen, ank. Korsør 6./10. — Astoria, Neergaard, ank. London 30./9.

Union, Frisia, Nielsen, ank. Penarth 1./10. — Gallia, Nielsen, ank. Reval 2./10. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Rotterdam 4./10. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rouen 4./10. — Kotonia, Rasmussen, ank. Stettin 29./9.

Inga, Flandria, Hansen, ank. Kiel 1./10. — Granaria, Nielsen, afg. Santiago 3./10. — Carbonia, Mathiasen, afg. Königsberg 2./10. — Estonia, Winckler, ank. Blyth 29./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Königsberg 2./10. — Selandia, Troensegaard, ank. Helsing 2./10. — Secalia, Lindberg, ank. Cardiff 5./11. — Frumentia, Andersen, ank. Aleksandria 23./9. — Boscia, Skovgaard, ank. Swansea 2./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 2./10.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Petersborg 4./10. — Bratlingsborg, Suenson, afg. Rouen 5./9. til Tyne. — Flynderborg, Andersen, afg. Hull 2./9. til Petersborg. — Fredensborg, Fischer, ank. Kjøbenhavn 4./10. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Blyth 4./10. — Jomshørg, Mathiesen, afg. Petersborg 5./10. til Terneuzen. — Kronborg, Jensen, afg. Wasklot 30./9. til Barry. — Rosenborg, Schult, ank. Grangemouth 4./10. — Skanderborg, Jensen, ank. Newport 3./10. — Stegelborg, Lund, ank. Sunderland 4./10. — Stjerneborg, Lund, ank. Narva 26./9. — Søborg, Hansen, afg. Sundsvall 4./10. til Algier. — Uranienborg, Schmidt, ank. Petersborg 27./9.

Dampskibsselskabet af 1888. Guldborg, Ørbeck, ank. Kjøbenhavn 29./9. — Klampenborg, Winther, ank. Libau 29./9. — Marselisborg, Larsen, ank. Mariapol 29./9. — Silkeborg, Pedersen, afg. West Hartlepool 5./10. til Kjøbenhavn. — Skodsborg, Agerlin, afg. Petersborg 5./10. til Garston. — Tuborg, Schmidt, ank. Hull 30./9. — Ulfborg, Møllerup, ank. Bougie 30./9. — Vordingborg, Palsbo, ank. West Hartlepool 1./10.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Granton 2./10. — Dausborg, Kühl, ank. Port Talbot 2./10. — Jagersborg, Larsen, afg. Libau 29./9. til Grangemouth. — Kallundborg, Nielsen, ank. Narva 29./9. — Taaruborg, Matzen, ank. Petersborg 5./10.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Boness 2./10.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Calais 5./10. til Grimsby.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Petersborg 28./9.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Archangel 30./9. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Libau 6./10.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 29./9.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Harburg 4./10.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Neder Kalix 6./10. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Ghent 5./10. — Martha, Christensen, ank. Tyne Dock 5./10. — Elna, Ratje, afg. Riga 1./10. — Therese, Pedersen, ank. Dieppe 6./10. — Simone, Møller, afg. Rouen 4./10. — Jeanne, Løffler, afg. Sunderland 5./10. — Vera, Riso, afg. Bona 1./10. — Daisy, Lagesen, ank. Blyth 4./10.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Stockholm 2./10. — Nelly, Winther, ligger i Kjøbenhavn. — Fanny, Eriksen, pass. N. O. Kanalen 6./10. for St. Nazaire. — Lilly, Nielsen, ank. Nystad 5./10. — Alexy, Lorentzen, ank. Bordeaux 5./10. — Dagny, Sørensen, ank. Gijon 2./10. — Mary, Clausen, afg. Petersborg 6./10. til Aarhus.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Yokohama 4./10. til Kobe. — Cathay, Kruse, ank. Shanghai 5./10. — Indien, Berg, afg. Port Said 4./10. til Liverpool. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 3./10. — Pangan, Knudsen, afg. Suez 2./10. til Colombo. — Samui, Licht, ank. Bangkok 29./9. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Adee 3./10. til Suez. — Bandon, Thomsen, ank. Kiel 4./10. — Bintang, Gabe, ank. Herönsand 3./10. — Cambodia, Christensen, afg. Delagoa Bay 30./9. til Christmas Island.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 3./10. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./9.

Æro. Energi, Svane, ank. Raumo 3./10.

Torm. Sara, Sonnichsen, ank. Kiel 4./10. — Helene, Sørensen, ank. Riga 1./10. — Agnete, Petersen, ank. Riga 5./10. — Hermia, Hansen, afg. Rign 30./9. — Alice, Schultz, afg. Königsberg 30./9.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Korsør 4./10. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Uleåhø 6./10. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Terneuzen 3./10. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Narva 29./9. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Rotterdam 5./10. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Blyth 2./10. — Ajax, Brøsen, ank. Kjøbenhavn 4./10. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Himango 5./10. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Terneuzen 6./10. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Swinemünde 5./10. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Kjøbenhavn 6./10. nordg. — Peter Willemoes, Albrechtsen, afg. Tyne 6./10. — Hans Tavsén, Klaaborg, ank. Calais 3./10. — G. Koch, Jørgensen, afg. Holtenau 4./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Terneuzen 6./10.

Alfred Christensen. Eklipatika, Hemmingsen, ank. Dunckerø 2./10. — Urania, Clausen, ank. London 30./9. — Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 28./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Havre 29./9. — England, Andersen, ank. Randers 3./10. — Holland, Poulsen, ank. Amsterdam 1./10. —

Rusland, Madsen, ank. Libau 4./10. — Europa, Hansen, afg. Leith 5./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Calais 2./10. — Belgien, Nielsen, ank. Winda 2./10. — Dronning Olga, Petersen, afg. Petersborg 30./9.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Grimsby 5./10. til Hamburg. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 30./9. til Antwerpen. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 1./10. til Petusola. — Nivington, Svendsen, afg. Danzig 5./10. til Reval. — Washington, Nielsen, ank. Hungerburg 4./10.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Wear 6./10. til Aarhus. — Allau, Nielsen, ank. Aarhus 5./10.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Lübeck 5./10. til Riga. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Koivusaari 27./9. — Rimfaxe, Faber, ank. Gjedser 7./10. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Bremen 4./10.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, ank. Esbjerg 4./10. — Ella, Olsen, ank. Hamburg 5./10.

Ronne. Magnus, Hansen, ank. Kalmar 26./9. — Leif, Nielsen, er ank. Aarhus. — Næstved, Rasmussen, ank. Stolpemünde 26./9. — Proven, ank. Sønderborg 27./9. — Bornholm, ank. Emden 27./9. — Atlas, puss. Skagen 28./9. — Gea, ank. Kjøbenhavns Red 28./9. — Argus, Holm, er ank. Swinemünde. — Herman Olsen, Hintze, er ank. Stolpemünde. — Castor, Clausen, er ank. Vestervig.

Svendborg. Fortuna, Christiansen, ank. Petersborg 29./9. — Ludvig, Larsen, ank. Libau 29./9. — Urda, Olsen, ank. Charlottown Fife 30./9. — Roska, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 30./9. — Lindhardt, Madsen, ank. Karrebaksminde 1./10. — Severine, Hansen, ank. Pillau 1./10. — Embla, Mikkelsen, ank. Kroustadt 1./10. — Guldborg, Jørgensen, ank. Dråbak 1./10. — Esten, Petersen, ank. Libau 1./10. — Ludvig, Jørgensen, ank. Wasa 29./9. — Leif, Andersen, ank. Kjøbenhavn 30./9. — Iris, Hansen, ank. Göteborg 1./10. — Lauritz, Dam, ank. Faro 1./10. — Frits Emil, Nielsen, ank. Pontrioux 28./9. — Kirstine Jensen, Rauhauge, ank. Rudkjøbing 1./10. — Martin, Vilde, ank. Umeå 2./10. — Clytia, Nielsen, ank. Danzig 2./10. — Gea, Petersen, ank. Reval 2./10. — Hertha, Norregaard, ank. Kristiania 3./10. — Minerva, Fugelsang, ank. Wiborg 3./10. — Alma, Hansen, ank. Methil 3./10. — Couffidentze, Mikkelsen, ank. Stubbekjøbing 2./10. — Maagen, Jensen, ank. Karlskrona 2./10. — Doris, Kobke, ank. Wemyss 4./10. — Henry Brooke, Rasmussen, er ank. til Neder Kalix. — Emanuel, Bentzen, ank. Göteborg 2./10. — Ellen, Andersen, ank. Norrköping 3./10. — Galathea, Jensen, ank. Helsingfors 3./10. — Dannebrog, Clausen, ank. Stavanger 2./10. — Fanny, Hansen, ank. Gefle 5./10. — Flora, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 4./10. — Iris, Hansen, ank. Kristiania 4./10. — S/S H. A. Hansen, Hansen, ank. Pillau 4./10. — Noab, Jørgensen, ank. Lissabon 4./10. — Valdemar, Andreasen, ank. Kjøbenhavn 4./10. — Ane, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 4./10. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Kristiania 1./10. — Kirstine, Gummesen, ank. Pernau 5./10.

Æro. Th. Lohse, Boye, ank. Bagenkop 4./10. — Norma, Christensen, afg. Richibucto 2./10. til Fleetwood. — Ruth, Nielsen, ank. Kalmar 3./10. — Niels, Caspersen, ank. Noieranoutter 2./10. — Forældres Minde, Christensen, ank. Göteborg 4./10. — Esther, pass. Dungeness 30./9. vestg. — Alf, Hansen, ank. Danzig 3./10. — Mette, Andersen, ank. Kolbykaas 3./10. — Æro, Christensen, ank. Llanelly 3./10. — Freya, Petersen, ank. Karlsruham 4./10. — Marie, Østermann, ank. Karlsruham 4./10. — Emilie, Hansen, ank. Udbyhøj 4./10. — Thyra, Hansen, ank. Antwerpen 5./10. — Johanne, Stegmann, ank. Danzig 5./10. — Vera, Clausen, ank. Sundsvall 5./10. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Svendborg 5./10. — Malfridur, Hansen, ank. Trauwemünde 5./10. — Villi, Knudsen, ank. Göteborg 5./10. — Ami, Christensen, ank. Kristiania 5./10. — Iuo, Weber, ank. Middlesbro 5./10. — Freden, Christensen, ank. Heybridge 6./10. — Norden, Rasmussen, ank. Aalborg 5./10. — Heimdal, Eriksen, ank. Altona 6./10. — Rota, pass. Dover 4./10. ostg. — Johane, Hansen, ank. Bandholm 6./10. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Neapel 5./10. — Hosanna, Rauhauge, ank. Sunderhøud 6./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 8. Oktober 1909. — Det tyske, femmastede Skib »Preussen«. — Sø- og Handelsretsdomme. — Frugtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Borskurs.

Skibsfører.

1 à 2 veluddannede Skibsførere kan faa Ansættelse i et nydannet Dampskibsselskab, mod at interessere sig i Selskabet for et passende Beløb.

Billet, mrk.: »Skibsfører 379«, tillige med Kopi af Afbefalinger, Oplysning om Alder, disponibel Kapital, etc., tilstilles dette Blads Kontor.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retviseude, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Gronland.

2239. Fyr i Uorden. Taars, Laaland V.-Kyst. Store-Bælt. Taars Fyr viser fejl Karakter. Det vil snarest muligt atter blive bragt i Orden.

2240. Oplysning om Broer. Aalborg Ø. Limfjorden. Strøbyrgets Bro ligger c. 600 m NØ. for »Dansk Svovlsyre- og Superfosfatfabriks« Aalegsbro. Dybden ved Brohovedet er 3, m. Det grønne Fortyr i Skovgaard Ledelyrhule staar paa Strøbyrgets Bro.

»Dansk Svovlsyre- og Superfosfatfabrik« har anlagt en Bro med 7, m Dybde ved Brohovedet, c. 150 m NØ. for Selskabets (forhen Norre-Flodals) Bro. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 489. Havne-Lods, Side 24).

2241. Dybeforhold paa Vopnafjord. Ankerplads ved Handelsstedet, Island Ø.-Kyst. Ved en Opmåling, der i Aar er foretaget paa Ankerpladsen ved Handelsstedet inden for Skisholm i Vopnafjord, er fundet følgende Dybder: 6, m i 625 m S. 10° V. fra Flagstangen ved Faktortiet, og 7, m i 565 m S. 11° V. fra samme Punkt.

Da Bunden paa Ankerpladsen er meget ujævn, er det ikke udelukket, at der findes andre Klipper med endnu mindre Vand. 65° 45' N. Br. 14° 48' V. Lgd. (Kort Nr. 176 og 190. Islandske Lods, Side 105).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2242. Grund fundet. Björn Fyr NV, Bottniske Bugt, Sverrig. En Grund med 5, m Vand er fundet NV. for Björn Fyr. 60° 42' 50" N. Br. 17° 50' 15" Ø. Lgd.

2243. Fyr tændt. Manniklubb, Aspö, Finske Bugt, Finland. Paa Manniklubb, paa V.-Siden af Aspö, S. for Rankö, er til Forsøg tændt et Fyr. Banken er bortlagt. 60° 15' N. Br. 27° 0' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2244. Fyrs Karakter. Odensholm, Finske Bugt, Rusland. Odensholm Fyr viser i stor Afstand hver 6 Sek. Et-Blink af 1 Sek. Varighed, i en Afstand af c. 15

*) Reduktionsstabel for Omsætning af danske Fod og Favn til Meter og omvendt faas, saaelange Oplaget sirekker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maas Svarporto vedlægges.

Nova Scotia Bar Junction vandret stribele Lystonde, der viser rodt Lys med Formørkelse hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., fra Barren Island Værfts højre Kant i S. 7° V., og fra Elderts Landing Yderende i S. 71¼° V. Nova Scotia Bar Junction vandret stribele Lystonde forbliver liggende i Nærheden som Mærketonde.

Beach Channel vandret stribele Lystonde, der viser hvidt Lys med Formørkelse hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., fra Iron Pier Yderende i N. 76° V., og fra Rednings-Stationens venstre Kant i N. 27° Ø. En vandret stribele Spiritonde er udlagt ved Lystonden som Mærketonde.

Lystonderne indlægges om Vinteren, men Spiritonderne ligger ude hele Aaret. **2267. Lystonde ikke udlagt.** Barnegat, New Jersey. Lystonden, der skulde udlægges ved Vraget 9 Sm S. 25¼° Ø. fra Barnegat Fyr, er ikke udlagt, da Vraget ikke kan findes. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1825. Kjøbenhavn 1909).

2268. Midlertidigt Fyr tændt. Lystonde inddraget. Miah Maull Shoal, Delaware Bay. Miah Maull Shoal Lystonde er inddraget, og et midlertidigt Fyr tændt paa Fyrtaarnet. 39° 7' 30" N. Br. 75° 12' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 730. Kjøbenhavn 1909).

2269. Lystonde udlægges. Tangier Island Shoal, Main Ship Channel, Chesapeake Bay. Omrent den 1ste Oktober 1909 udlægges en rod, spids Lystonde, Tangier Island Shoal Lystonde T.L.12, der viser hvidt Lys med Formørkelse hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., i 9, m Vand, ved Siden af Tangier Island Shoal Lump Klokketonde T.L.12, paa V.-kanten af Tangier Island Shoal, 6½ Sm S. 67½° Ø. fra Smith Point Fyr.

2270. Dybde i Rende. Beaufort Harbor, North Carolina. I den gravede Rende over Barren ved Indløbet til Beaufort Harbor er der kun 3, m Vand, Middell Lavvande.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2271. Vrag borttaget. Santos, Brasilien. Vraget, den var sunket i Indløbet til Santos Havn, 16½ Kbl S. 20° V. fra Kabbhuset, er borttaget og Afværkningen inddraget. 24° 0' S. Br. 46° 19' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1917. Kjøbenhavn 1908).

2272. Lystønder udlagt. Montevideo, Rio de la Plata, Uruguay. De seks Tønder, som afmærkede den gravede Rende til Montevideo Havn, er ombyttet med Lystønder, saaledes: Tre røde Lystønder, der viser rodt Lys med Formørkelse paa Styrbord, Ø.-lige, Side af Renden, og tre sorte Lystønder, der viser hvidt Lys med Formørkelse, paa Bagbord, V.-lige, Side af Renden. Havneindløbet: 34° 55' S. Br. 56° 13' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2273. Fyr forandret. Empedocle, Sicilien S.-Kyst. Ved Empedocle viser Fyret paa den gamle Mole i Indrehavnen nu hvidt, fast Lys, og Fyret paa Ø.-Molen til venstre for Indløbet rodt, fast Lys.

2274. Fyr slukket. Casenatico, Italien Ø.-Kyst. Det hvide, faste Fyr, 108 m inden for Yderenden af Ø.-Molen ved Casenatico Havneindløb, er slukket.

2275. Fyr slukket. Varna, Sorte Hav, Bulgarien. Det røde, faste Fyr ved Varna Bys SØ.-Hjørne er slukket. 43° 12' N. Br. 27° 57' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan

2276. Tønder forandret. Straat Bali, Java Ø.-Kyst. De sorte Spidstønder med Ballon ved Tg. Pakemrif, de Groot's Klip og Krokodilrif er ombyttet med sorte

Sm To-Blink i e. 1½ Sek. og i 5 à 6 Sm Afstand Tre-Blink i e. 2 Sek. 59° 18' N. Br. 23° 21', 0. Lgd. (Kort Nr. 155 og 206).

2245. Forandring i Afmærkning. Fischhausen Wiak. Frisches Haf. Tyskland. Den S-ligste Tonde F W 1 ved Ø-Siden af Fischhausenen Wiak er indtræget. 54° 39' 38" N. Br. 20° 3' 18" Ø. Lgd. De to Tønder F W 2 og F W 3 har nu F W 1 og F W 2.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2246. Vrag. Doggers Bank. Nordsøen. Vraget af Damperen »City of Rochester« ligger sunket på den SV-lige Del af Doggers Bank. Mastene er 12 m over Vandet. 54° 29' N. Br. 20° 17' Ø. Lgd.

2247. Tønders Beliggenhed. Listerfiel. Tyskland. I Listerfiel ligger Tonde C paa 55° 3' 41" N. Br. 8° 21' 50" Ø. Lgd. Tonde 2 paa 55° 4' 9" N. Br. 8° 24' 0" Ø. Lgd. og Tonde 2 a paa 55° 4' 6" N. Br. 8° 25' 12" Ø. Lgd. (Kort Nr. 150). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3041 1908 og 1227. Kjøbenhavn 1909).

2248. Lystønde udlagt. Elb Tunnel. Hamburget Hæfen. Elben. Ved Elb Tunnelen er e. ½ Kbl fra Toldklarings-Stedet Fährkanal udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7½ Sek., Mørke 2½ Sek. Skibe med over 3 m Dybgående skal gaa N. om Tønden og alle Skibe skal passere Skidet saa langsomt som muligt og med største Forsigtighed. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2029. Kjøbenhavn 1909).

2249. Belysning forandret. Reiber Plate. Unterweser. Beckmersiel rode, faste Fyr. paa N.-Spidsen af Reiber Plate Ledelømming, er ombyttet med et Blink-Fyr, der hver 11 Sek. viser Tre-Blink, Blink 1 Sek., Mørke 1½ Sek., Blink 1 Sek., Mørke 1½ Sek., Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek., Lyset er rodt fra N. 36° Ø gennem Ø. til S. 42° Ø, grønt fra S. 15° V. til S. 17° V., i øvrigt hvidt. Flammens Højde: 12 m. Fyrtårne, Lystønden uden for Due d'Alberne er indtræget. 53° 25' 41" N. Br. 8° 29' 25" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1805. Kjøbenhavn 1909).

2250. Fyrs Lysvinkler forandret. Sengwarder Balje. Jade. Sengwarder Balje Fyr viser nu hvidt Lys fra S. ¼° V. gennem V. til N. 44½° V., rodt Lys derfra gennem N. til N. 37° Ø, hvidt Lys derfra som tidligere. Grænsen mellem hvidt og rodt Lys gaar tæt ved Lystønde 13. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1957. Kjøbenhavn 1909).

2251. Vintermærkning. Holland. I Holland er Vintermærkningen begyndt.

2252. Tønde ombyttet til Forsøg. Delfzijl. Ems. Den rød og sort vandret stribele Banketønde med Kors »Paapsand S.« (Binnen Paap) er til Forsøg i 3 Uger ombyttet med en stor Banketønde, den er forsynet med Spejle, som reflekterer Skibenes Lys. 53° 19' N. Br. 7° 1', 0. Lgd.

2253. Fyr tændt. Due d'Alber. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Nedden for Maassinis, paa N.-Siden af Nieuwe Rotterdamse Waterweg, er paa hver af de 4 nye Due d'Alber tændt et rodt Fyr med Formorkelser, saa at der nu paa N.-Siden af Farvandet er 12 Due d'Alber, hvorfra vises rodt Fyr med Formorkelser. De er mærket R 1 til R 12. Den Ø-ligste, R 12, staar paa 51° 54', N. Br. 4° 15', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 995. Kjøbenhavn 1909).

2254. Lystønder forandret. Scheide. Belgien. I Scheide er de sorte Lystønder Nr. 50, 57 og 61 forandret til at vise rodt Lys med Formorkelser, og de røde Lystønder Nr. 48, 53 og 55 til at vise hvidt Lys med Formorkelser. Lystønde Nr. 50 ligger paa 51° 21', N. Br. 4° 14', Ø. Lgd.

2255. Fyrskibet »Ruytingen« midlertidig ombyttet. Frankrig. Fyrskibet »Ruytingen« er midlertidig ombyttet med Reservofyrskib. Det er rodt, mærket »Ruytingen« og har een Mast, hvorfra vises et rodt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 12 m. 51° 14' 30" N. Br. 2° 12' 55" Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2256. Tønder udlagt til Forsøg. Spithead Ø-lige Adgang. England. Folgende Tønder er til Forsøg udlagt fra »Nab« Fyrskib, sandtles: To sort og hvid tændte Skumpønder 1½ Sm S. 4° V. og 2½ Sm S. 4° V., og en hvid Spidsstønde med Stage og Ballon 2½ Sm S. 1° Ø. Desuden ligger flere smaa Tønder til Forsøg i Nærheden af de anførte Tønder. Fyrskibet »Nab«: 50° 42', N. Br. 0° 59', V. Lgd.

2257. Grund fandet. Torbay. England S.-Kyst. En Klippe med e. 9 m Vand er fundet i Indløbet til Torbay, 4, Kbl N. 58° Ø. fra Toppen af Ore Stone. Den er e. ½ Kbl i Udstrækning. 57° 27', N. Br. 3° 27', V. Lgd.

2258. Taagesignal forandret. North Lundy. Bristol Channel. Taagesignalet ved North Lundy Fyr er forandret. Strømen giver nu to Stod hver 1 Minut, Stod 4½ Sek., Pause 2 Sek., Stod 1½ Sek., Pause 52 Sek. 51° 12' N. Br. 4° 40', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1815. Kjøbenhavn 1909).

2259. Undervands-Taagesignal. Fyrskibet »St. Goven«, Bristol Channel. I Fyrskibet »St. Goven« er anbragt en Undervands Taageklokke, der giver fire hurtig paa hinanden følgende Slag, fulgt af 10 Sek. Pause. 51° 31', N. Br. 5° 17' V. Lgd.

2260. Forandring i Afmærkning og Belysning. River Ribble. England V.-Kyst. Ved Indløbet til River Ribble er følgende Fyr tændt:

Et hvidt, fast Fyr paa Yderenden af N.-Dæmningen, 3, Sm S. 40° V. fra St. Anne's Kirke, Fyrpel. Et hvidt, fast Fyr paa N.-Dæmningen, 7½ Kbl S. 82° V. fra det foregaaende. Fyrpel. Dæmningen strækker sig altsaa 1½ Sm længere V. paa end angivet i Kortet.

Det hvide, faste Fyr paa S.-Dæmningen, 2, Sm N. 32° Ø. fra St. Anne's Kirke, er slukket.

En sort Kugletønde er udlagt ud for N.-Dæmningens Yderende, 4 Sm S. 45° V. fra St. Anne's Kirke. En Lystønde »Austell« er udlagt 2, Sm S. 1° Ø. fra St. Anne's Kirke. St. Anne's Kirke: 53° 45', N. Br. 3° 1', V. Lgd.

2261. Lystønde ombyttet med Fyrbaad. Lunde Deep. Morecambe Bay. England V.-Kyst. Lunde Lys- og Klokketønde er ombyttet med en rodt Fyrbaad, mærket »Lunde«. Den viser hvidt Et-Blink hver 10 Sek. og er forsynet med Klokke. Der er ingen Besætning om Bord. 53° 56', N. Br. 3° 8', V. Lgd.

2262. Fyrskibet »Skulmartine« atter udlagt. Irland Ø.-Kyst. Fyrskibet »Skulmartine« er atter udlagt paa Station og det midlertidige Fyrskib indtræget. 54° 32', N. Br. 5° 28' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 464. Kjøbenhavn 1909).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2263. Vrag. Saldanha Bay. Cape Colony. Afrika. Vraget af Hulkens »Wilhelmnia Cornelia« ligger sunket i Saldanha Bay, midt i Løbet til Lange Baan, 2½ Kbl Ø. for Indløbet til Salamander Bay. 33° 4', S. Br. 18° 0', Ø. Lgd.

2264. Fyrskibet »Hedge Fence« atter udlagt. Nantucket Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Hedge Fence« Nr. 50 er atter udlagt paa Station og Reservofyrskib Nr. 66 indtræget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1928. Kjøbenhavn 1909).

2265. Dagsmærker forandret. Fyrskibet »Nantucket Shoals«, Massachusetts. Ballonerne paa Masttopperne i Fyrskibet »Nantucket Shoals« er nu røde. 40° 37' 5" N. Br. 69° 46' 33" V. Lgd.

2266. Lystønder udlagt. Jamaica Bay. Long Island. New York. I Jamaica Bay er følgende Lystønder udlagt: Watermans Bar Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Lys med Formorkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., fra Cannarie Bille Fyr i S. 2½° V., og fra Old Swale Marsh højre Kant i N. 86° V. Waterman Bar Spiraltønde Nr. 1 forbliver liggende i Nærheden som Mærketønde.

Stumpfunder med alkortet Kegel. Den sidste ligger paa 8° 12' S. Br. 114° 23' Ø. Lgd.

2277. Tønder udlagt. **Klabatbaai. Banka N.-Kyst.** I Klabatbaai er følgende Tønder udlagt: Tre hvide Spidsfunder, som ligger saaledes, fra Stenen i Sm VNV. fra Tg. Morantoug, 1275 m N. 1° 0', 1500 m S. 61° 0', og 3725 m S. 34° 0'. Tre sorte Stumpfunder, som ligger fra samme Punkt, 1200 m N., 3000 m S. 49° 0'. og fra Tg. Mantoug i N. 28° V., 1225 m. Den nævnte-Steu ligger paa 1° 34' S. Br. 103° 41' 0. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2127. Kjøbenhavn 1909).

Karantænebestemmelser m. m.

2278. **Karantænebestemmelser.** Færoerne. — Bestemmelserne i Lov 8de Januar 1872 om Foranstaltninger til at forhindre den asiatiske Koleras Indbringelse til Færoerne er ophævet med Hensyn til Skibe, der ankomme til Færoerne fra Rotterdam.

De anførte Bestemmelser er berøftede i Virksomhed over for samtlige ægyptiske Havne, St. Petersborg, Kronstadt, Archangel og Riga.

Frankrig. — Udenrigsministeriet meddeler: at Meddelelsen om at Skibe, komnede fra russiske og finske Havne ved Østersøen og Det Hvide Hav, kun blive underkastet Desinfektion i Boulogne-sur-Mer og Calais uden først at skulle anløbe Dunkerque, skal forstaaes saaledes, at den i Boulogne og Calais foretagne Desinfektion kun har Gyldighed overfor disse Havne, men ikke overfor andre franske Havne, den maatte blive anløbet af Skibene.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. 47 47

Holland: Lingga-archipel (Zuidblad). 1: 125,000. f. 1,75. Westkust Borneo (Straat Karimata).

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Okt. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	94 1/4 — 1/2	94 1/4	94 1/2
Danmark	—	—	—
Jorden	81	80 3/4	81
Kjøbenhavn	16 — 15	14 1/2	15
Carl	—	70 1/4	73
Dannebrog	72 3/4 — 1/4	72 1/4	73
Kjold	46 1/4 — 3/4	46 1/4	46 1/2
Irania	—	—	—
Union	—	10	19
Dampsk. af 1896	—	72	74
Vejdal	—	87 1/2	91
Østasiatiske	132 — 1/4	132	132 1/4
Østersøen	—	—	—
Ørdsøen	—	—	—
Orm	—	70	75
Orm	—	—	—
Øga	—	12	30
Ømbria	—	—	—
Østerhavet	—	—	—
Østingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	50	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	41	41 1/2
Dampskibs Obligationer.			
1/2 % foren. Dampsk. af 88.	—	—	—
3/4 % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
1/2 % Østasiask Komp.	100	100	101
Stats- og Kredtforen. Obligationer.			
1/2 % Stats amort.	—	—	—
2 % uops. Stats.	—	95 1/4	97
1 % Husejer Kreditk.	87 3/4 — 1/2	87 1/4	88
1 % Kbhvn.s Kreditf.	—	90 1/4	91 1/4
1 % — — 2. Serie.	—	95 1/4	96
1 % — — 1.	—	96 3/4	98
1 % Østift. Kreditf.	—	—	—
1 % — — 7.	—	94 3/4	96
1 % Landkreditk.	—	91	94

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	157 1/2 — 158 1/4	158	158 1/2
Privatbank	104 1/4 — 1/2	104 1/4	104 3/4
Landmandsbank	—	133	133 1/2
Handelsbank	136 1/2	136 1/4	136 1/2
Grundejerbank	43 3/4 — 1/4	43 1/4	43 1/2
Burm. & Wain	90 1/4 — 1/2	90 1/4	90 3/4
Helsingørs Jærnsk.	89 — 1/4	89	89 1/4
Sukkerfabr.	288 — 289 3/4	288 3/4	289
Bryggeri Aktier	152	152	152 1/4

Vekselkurser d. 6. Oktober 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.85
London	18.17	18.14
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.30	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Oktober 1909.

Russiske Noter	217.30
4 % Russiske Consols	91.10
3 3/4 % — Boden Kredit	83.00
5 % Mexikanske 1899	100.80
5 % Rumænske Stats	102.00
4 % — — 1890	94.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 46,000, „Norden“ 4,000, „København“ 6,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 44,000, „Østasiatisk“ 254,000.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugerselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer till D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Uetøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret

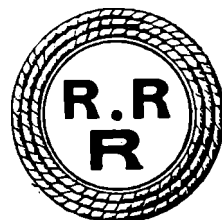
Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7



Randers Rebslaaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillinger
i Aarhus.

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,
Caribøllermann, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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 Gan
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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibefar

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 78.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 12. Oktober 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bittumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløve). 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.

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

Rahtjens originale Composition

Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianderforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck



Skibshypothekbanken

Filial af hol-
landsk Bank

i København

Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052

giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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“.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 1735.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Privat Telegraf-Code,

let og besparende Forbindelsesmiddel mellem Søfarende og Hjemmene.

Prisen er Kr. 1,50 pr. enkelt Eksemplar.

Faas ved Henvendelse til „Dansk Søfartstidende“s Kontor,
St Annæ Plads 26 eller gennem Boghandlerne.

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.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udrielse 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 Skrueakslar, 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1165

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensens“.
Telefon 7262.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Naksø. Telf. 162

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

De private Assurandører Ltd.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæst-Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

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.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder en overordentlig Generalforsamling Onsdagen den 27. Oktober d. A. Kl. 3 Eftermiddag i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17, hvor da vil komme til Behandling:

2den Behandling af Forslag til Ændringer i Foreningens Vedtægter, udarbejdede af det paa Generalforsamlingen den 19. April d. A. nedsatte Udvalg.

Forslagene henligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2.

Kjøbenhavn, den 9. Oktober 1909.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.



Forstædernes

Prima Rugbrød

iii

Skibsprovianteri ng.

Telefon 4922

Brugte Anker

HELGE STABELL

Skibsingeniør

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.

Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Anker og Kæder haves III Salg.

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)

Skibsmægler.

Telegr.-Adr.: „Baltcon“.

„Lage qvist“.

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,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

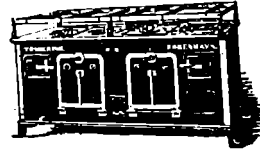
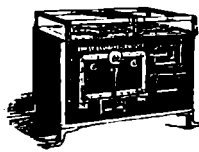
Vaerne tilvickes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes

Forlang Prøvlste eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVN
AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALO



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER
LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 99

Kjøbenhavn, d. 12. Oktober 1909.

Virkelig ny Synspunkter vil man forgæves lede efter i de onstaaende Indlæg over Æmnet »Det projekterede Fællesraad«, det skulde da være det, at Forholdet mellem »Fællesrepræsentationen« og »Fællesraadet«, som i Følge Den almindelige danske Skibsførerforenings første Indlæg her i Bladet »udelukkende vil blive det konstituerende Mødes Sag« nu med et uvæsentligt Forbehold præciseres derhen, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart altid vil være et fortrinligt Organ for Skibsfarten. Eller som det siges i det af Styrmandsforeningen fremsendte Indlæg »en ny Fællesrepræsentation kan Raadet ikke blive, og det har vist heller aldrig været Mening. at det skulde være det, da Tanken i saa Fald paa Forhaand vilde være dødsdømt«.

Den gode Vilje til loyalt Samarbejde er altsaa hermed langt om længe fastslaaet i en Form, der under Hensyn til den Maade, paa hvilken Indlægene er fremkommet, kun kan betragtes som officiel for de to Foreningers Vedkommende. Dette er jo altid noget, men desværre langt fra tilstrækkeligt. Lad os for et Øjeblik tænke os den Mulighed, at Skibsførerforeningen virkelig fik sit saa inderligt attraaede Ønske opfyldt og fik skabt et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger. Hvorledes vil det da gaa ved Behandlingen af de Sager, som i alleregentligste Forstand har Betydning for hele Standen? Fællesraadet vil tage Stilling til saadanne Sager, og Resultatet af dets Overvejelser vil, for saa vidt Sagen har Betydning udadtil, blive indsendt til Fællesrepræsentationen eller maaske endog direkte til Ministeriet. Men det endelige Resultat vil i begge Tilfælde blive det samme. I Fællesrepræsentationen vil Behandlingen af en saadan Sag væsentligst blive overladt til den nautiske Fraktion af Repræsentationen, og skulde Sagen være gaaet direkte til Ministeriet, vil dette uvægerlig og uopholdelig sende den til Fællesrepræsentationen til Erklæring. Den nautiske Fraktion i Fællesrepræsentationen vil i alle Tilfælde komme til at tage Affære, og den vil paa Grund af Repræsentationens anordningsmæssigt fastslaaede Stilling til Administrationen altid blive den stærkeste.

Med disse faa og simple Kendsgerninger in mente maa det unægtelig synes indlysende, at et Fællesraad, der ikke er identisk med Fællesrepræsentationens nautiske Fraktion, vil være overflødig i de Sager, hvor det er enigt med den nævnte Fraktion, og virke splittende paa Navigatorstanden i alle de Tilfælde, hvor Enighed mellem de to Faktorer ikke kan tilvejebringes. — Men til hvad Nytte vil da den gode Vilje til Samarbejde være, naar et Fællesraad selv med sin bedste Vilje ikke vil kunne undgaa at foranledige Splittelse blandt Navigatorstandens Repræsentanter og muligvis endog Usikkerhed i Forholdet mellem hele Skibsfarten og Administrationen, som netop nu ved Ofre og Imødekommenhed fra alle Sider er bragt ind i et Spor, der ligger Selvstyretanken saa nær, som det vel overhovedet er muligt at komme den.

Til en vis Grad kan vi imidlertid finde det forstaaeligt, at man ikke er tilfreds med udelukkende at møde Kritik af det Forslag, som, efter hvad der nu foreligger,

sikkert maa være fremsat i den bedste Hensigt, og vi skal derfor til vor Kritik føje et positivt Forslag.

Lad de nautiske Foreninger, som efter Fællesrepræsentationens nylig fastslaaede Ordning maa anlages at have berettiget Krav paa Adgang, melde sig til Optagelse i Repræsentationen. Lad det blive klart for alle, at Foreningerne bør vælge deres Delegerede til Fællesrepræsentationen blandt de dygtigste og mest fremragende Medlemmer. Fasthold Kravet om et nøje Samarbejde mellem hver Forening og dens Delegerede i Repræsentationen, og lad os derefter — naar alle disse Forudsætninger er sikret — ved moden Overvejelse undersøge, om der blandt de nautiske Delegerede indenfor Fællesrepræsentationen kan dannes en snævrere Sammenslutning, der rummer hele Navigatorstandens Interesser.

Med andre Ord: Lad os komme til Arbejdet straks og ikke spille Tid og Kræfter paa at skabe kunstige Nydannelser, som der for Øjeblikket hverken er Trang til — eller Raad til.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Fyns Kreds holdt i Følge »Svendb. Amtst.« d. 8. ds. Møde i Svendborg for at forhandle om Redningsbaadens nærmere Indretning og Forsyning med Opdriftsmidler.

Sekretæren, Ferd. Nielsen, bød i Formandens Fraværelse velkommen og oplæste en Skrivelse, som var indloben fra Sekretæren for Sejlskibsrederi-Foreningen, C. Minor Rasmussen, som Svar paa en Forespørgsel fra Assurancebestyrer A. Hansen, Svendborg. Minor Rasmussen meddelte heri, at Kontorchef Krogh paa en Henvendelse i Ministeriet for Handel og Søfart har svaret, at han ikke kunde give nogen for Ministeriet bindende Oplysning, da Spørgsmaalet ikke har foreligget endnu; Kontorchefen tilraadede imidlertid, at der rettedes en skriftlig Forespørgsel til Ministeriet. Samtidig ønskes en Udtalelse om, hvorvidt Sejlskibsrederne foretrækker Luftkasserne erstattet med Kork eller Kapokpuder. Minor Rasmussen nærer dog Tvivl om, hvorvidt disse Puder vil blive godkendt af Ministeriet; bedre kunde han tænke sig Godkendelse af Kork- eller Kapokbælter enten anbragt under Tofterne indvendig eller ogsaa noget nær i samme Højde udvendig.

Ferd. Nielsen opfordrede derefter til Diskussion.

Skibsreder Valentin, Troense, stillede et udførligt motiveret Forslag om, at man efter eget Valg kan anvende Luftkasser eller Korkpuder. At anvende Kork er for dyrt; hensigtsmæssigst vil det være at anvende Korkaffald. Paa Mødet forevist et Eksempplar af disse torpedolignende Korkpuder, der giver visse Fordele fremfor Luftkasserne.

Der fortes nu en længere Diskussion om Sagen.

A. Hansen, Svendborg, pointerede, at det var nødvendigt at indhente Ministeriets Mening om Spørgsmaalet. Taleren foreslog, at der afsendtes en Skrivelse til Ministeriet, hvori Skibsrederne gav Udtryk for deres Opfattelse. For Ministeriets Svar foreligger, kan man ikke anvende Korkaffald. Det, man ønsker, er Tilladelse til at anvende hvilke Opdriftsmidler, man vil.

Paa Forslag af A. Hansen vedtoges det at bemyndige Ferdinand Nielsen og Minor Rasmussen, til at udfærdige Skrivelsen til Ministeriet.

A. Hansen ønskede endvidere, at der arbejdes paa, at danske Skibe faar samme Lempelser i engelske og franske Havne, som fra 1ste Oktober er indrømmet norske Skibe.

Philip-Jørgensen, Thuro, gav en udførlig Beretning om sit Arbejde i denne Sag og meddelte, at han

havde forelagt Ministeriel og Kommissionen Materiale samlet herfra og sigtende til at lette Overgangen til Lastemærket i Tyskland, England og Frankrig.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening. I Henhold til de paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling den 3. Juli d. A. og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbunds den 18. September s. A. vedtagne Resolutioner, omhandlende en Sammenslutning af disse Organisationer, afholdtes Udvalgmøde i Svendborg, Lørdag den 9. Oktober.

Sammenslutningen vedtoges enstemmigt og saaledes, at den træder i Kraft fra 1. Januar 1910.

Kjøbenhavn, den 11. Oktober 1909.

C. Minor Rasmussen,

Sekretær for Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Skoleskibet »Viking«. Østasiatisk Kompagni overlager i Følge »Børsen« den økonomiske Drift af Skoleskibet »Viking«. Skibet vil paa sin næste Rejse gaa til Wladivostock med en Ladning Salt, og derefter for Kompagniets Regning bringe en Ladning Soya-bønner til Kjøbenhavn.

Den internationale Søretskonference. Bryssel, 8. Oktober. (Ritz. Bur.). Den internationale Søretskonference har i Dag endt sine Møder. Man opnaaede Enighed med Hensyn til Hjælpeydelse ved Skibsulykker. Spørgsmaalene om Skibsrederes Ansvar og om Skibshypotheker og Skibsprioriteter blev drøftet, for at de paa Konferencen repræsenterede Lande kunde faa Materiale til at udarbejde Udkast til Forslag vedrørende disse Spørgsmaal. Om seks Maaneder træder Konferencen sammen igen.

Suez-Kanalen. Kairo, 8. Oktober. (Ritz. Bur.). Suez-Kanal-Selskabets Koncession er nu bleven forlænget til at gælde indtil 1914. Selskabet skal herfor betale den ægyptiske Regering 3 Mill. Pd. St. samt 20 Procent af Netto Udbyttet.

Ørknnet. Gefle, 8. Oktober. (Ritz. Bur.). Styrmanden Hans Clausen paa Skonnert »Lucinde«, hjemmehørende i Rudkjøbing, faldt i Gaar, da Fartøjet var under Bugsering fra Gefle til Söderhamn, over Bord og druknede. Der blev straks truffet Redningsforanstaltninger baade fra Bugserdamperen og fra Skonnerten, men uden Resultat.

Rederisyndikatet meddeler 8. ds.: I Anledning af en i et herværende Blad i Dag fremkommet Meddelelse om Rederisyndikatets Ophævelse, undlader Rederisyndikatet ikke at oplyse, at nævnte Meddelelse er greben fuldstændig ud af Luften.

(Ritz. Bur.)

Havareret russisk Dampers. Kristiania, 8. Oktober. Til »Aftenposten« meldes fra Harstad: Dampskibene »Gunnarsberg« og »Svolvær«, begge af Svolvær i Lofoten, blev i Gaar af en Fisker gjort opmærksom paa, at der var noget paa Færde med et stort Dampskib, som laa og drev i Vestfjorden. Det viste sig at være en russisk Dampers »St. Petersburg« af Archangel, tilhørende Mangemillionæren Klementiew. Skibet var grundstødt paa Vaholmen og var forladt af Mandskabet, derpaa var det af Søen bleven taget af Grunden og drevet ud i Vestfjorden uden Folk. Det lykkedes de to Dam-

pers at faa »St. Petersburg« indslæbt i Lødingen. Skibet var lastet med Træ fra Archangel. Det russiske Mandskab er sandsynligvis i Behold.

Forslaget om et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger.

Fra Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 har vi yderligere modtaget følgende:

Den ærede Redaktion er i Bladets Nr. 74 fremkommen med en Kommentar til vort Gensvar af 24. Septbr.; vi skulde i den Anledning udtale vor Anerkendelse af den øjensynlig mere saglige Tone, hvori denne Kommentar er holdt. Vi tror, at Redaktionen med os er kommen til den Erkendelse, at en Diskussion imellem Institutioner for Søfarten og Søfartens Organ vinder betydeligt derved, at Diskussionen foregaar under en urban Form.

Vi skulde, forinden vi kommer til Kommentarens egentlige Kerne, blot udtale, at naar Redaktionen mener, at vi har fremsat en ubeføjet Sigelse, saa vilde vi i saa Henseende foreslaa at lade Læserne være Dommere i denne Sag.

Naar Redaktionen udtaler, at det synes besynderligt, at Indbydelses-Cirkulæret ikke har taget særligt Standpunkt til et Samarbejde imellem Fælles-Repræsentationen og Fælles-Raadet, saa glemmer den, at det, der først og fremmest skulde lages Sigte paa, var ganske naturligt at skabe et praktisk Bindeled imellem Standens forskellige Forgøninger med det Formaal igennem indgaaende Diskussion og personligt Samvær at søge at tilvejebringe et Samarbejde i saadanne Hovedspørgsmaal, som kunde have indgribende Betydning for hele den nautiske Stand.

Den ærede Redaktion vil sikkert give os Ret i, at for saa vidt er hele Sagen at betragte som en Privatsag.

Naar vi derfor skulde finde en Forklaring paa Redaktionen ikke helt igennem heldige Forsøg paa at gøre denne Privatsag til Genstand for offentlig Diskussion, da kan vi desværre vanskelig finde en saadan uden at gaa ud fra den Betragtning, at Redaktionen underforstaar en stærk Animositet imod Fællesrepræsentationen fra vor Side; vi vilde i denne Henseende tillade os at minde Redaktionen om den gamle Sætning: »Honi soit qui mal y pense« — thi hvilke Tanker, der end kunde næres af de enkelte, tør man dog ikke af den Grund antyde en Sigelse mod en hel Stand. En Institution som Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart vil altid være et fortrinligt Organ for Skibsfarten, hvis den er sammensat af fuldt ansvarlige Repræsentanter for denne, men for at være dette kræves, at disse hver for sig er en Stands eller et Fags Repræsentanter og ikke blot Repræsentanter for større eller mindre Dele af disse.

Man vil sikkert af disse Bemærkninger forstaa, at det, der tilsigtes ved Oprettelsen af et »Fællesraad«, er et Forsøg paa at skabe et Organ for den nautiske Stand paa en saadan Maade, at dennes Repræsentanter saavidt muligt faar Klarhed i de forskellige Opfattelser indenfor Standen og netop med det Maal for Øje, at de derved i langt højere Grad vil kunne gøre Fyldest som ansvarlige Repræsentanter indenfor Skibsfartens nuværende Organ »Fællesrepræsentationen«.

Vi skulle sluttelig bemærke, at naar vi har indladt os paa en Diskussion med Bladet om det foreliggende Thema, er det fordi Dansk Søfartstidende i ethvert Fald i en nær Fortid har været knyttet saa nøje, og vi kunde vel endog sige, saa personligt til Standen, at det maatte være ret naturligt med Bladet at optage en Diskussion om Standens Interesser: hvorvidt et fortsat Samarbejde i denne Henseende skulde kunne finde Sted beror selvfølgelig i høj Grad paa Bladet selv.

Hermed maa vi betragte Spørgsmaalet som fuldt be-
lyst og afslutter derfor Diskussionen for vort Vedkom-
mende.

Den alm. danske Skibsførerforening af 1874.

P. B. V.

H. V. Bany.

Dansk Styrmandsforening har anmodet
os om at optage nedenstaaende Indlæg:

Alle Venner af en enig Navigatorstand misbilliger
sikkert den Holdning, Redaktionen af *Dansk Søfarts-
tidende* indtager overfor det ganske neutrale Forslag om
et nærmere Samarbejde mellem Landets forskellige nau-
tiske Foreninger, som er fremsat af Den almindelige
danske Skibsførerforening af 1874. Redaktionen
Stilling til denne Sag forekommer mange
med mig at være ikke alene ukorrekt, idet Bladet,
som flere Gange fremhævet af Redaktionen, staar upartisk
som Fællesorgan for samtlige Skibsfartens Interesser
her i Landet, men tillige uberettiget, da der i den
fremsatte Tanke om et Fællesraad intet Holdepunkt
er for den fordømmende Kritik; Bladet udøver.

Det ser nærmest ud til, at det, Bladet grunder
sin Kritik paa, er Navnet, den fremsatte Tanke er
iklædt, idet Redaktionen udelukkende beskæftiger
sig med det eventuelle Fællesraads Stilling til
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og
gaar ud fra som givet, at dette nærmest skal
startes og derefter virke som en ny Fælles-
repræsentation. Lad os imidlertid lænke os
et andet Navn end Fællesraad, f. Eks. »Dan-
marks samvirkende nautiske Foreninger«, og
lad os ikke mindst lægge Mærke til Indledningen
i Skibsførerforeningens Skrivelse, at de
Spørgsmaal, den eventuelle Sammenslutning
skal tage op, er saadanne »som i alleregent-
ligste Forstand har Betydning for hele Slan-
den«, saa mener jeg, de to Ting, iøvrigt i
Forbindelse med hele Indholdet og Tendensen
i Skibsførerforeningens Skrivelse, maa være
tilstrækkelig til at tage Grundlaget bort for
Bladets Kritik.

Ved at læse Bladets første Artikel om denne
Sag faar man uvilkaarlig det Indtryk, at det
begynder, hvor det skulde ende, nemlig med
Fællesraadets Stilling til Fællesrepræsentation-
en, og lader det ligge, hvormed det skulde
begynde, nemlig Fællesraadets Berettigelse
som saadant, dets Sammensætning og Virkemaade.
For dette sidste har Bladet kun en ironisk
Hentydning til, at Tanken om Oprettelsen af
et Fællesraad fremkommer samtidig med
Forslaget om Navigatorforeningens Opløsning.
Det vilde have været mere vejledende for
Bladets Læsere til Bedømmelse af det
paatænkte Fællesraad, om disse Forhold
var blevet noget nærmere belyst, da der er
en meget nær Forbindelse mellem dem. Vel
kan det maa se mærkeligt ud, at en Forening,
der bærer Stændens Navn, netop nu, hvor
Tanken om et mere intimt Samarbejde er
fremme, søger sin Opløsning, men man
maa her erindre, at en Forenings Navn ikke
altid er bestemmende for dens Sammensætning
eller angiver dens Rammer, ligesom en
Tanke ogsaa kan fødes før sin Tid eller
føres ud i Livet paa en uheldig Maade. Dette
har været Tilfældet med Navigatorforening-
en. Da Tanken om en Sammenslutning af alle
Landets Navigatører i én stor Forening kom
til Verden, maa det siges, at det var en stor
og smuk Tanke, der fremkom, men som det
senere har vist sig, Tanken kom til Verden
før sin Tid, Navigatørerne var ikke den Gang
modne til at realisere den, og Formen for
Sammenslutningen var heller ikke heldig. Dette
indses nu, og da Navigatorforeningen derfor
ingen Mission har mere og som Følge deraf
heller ingen Eksistensberettigelse, er det
naturligt, den søger sin Opløsning, men
Tanken om en Sammenslutning af Landets
Navigatører dør ikke med Navigatorforening-
en, den

lever stadig, og det er denne Tanke, Skibsførerforening-
en nu søger at føre ud i Livet paa en bedre
Maade end sidst, en Maade, der har al Udsigt
til at krones med Held, og som ikke gaar
andres Interesser for nær. Der vil, hvis
Samarbejdet mellem samtlige Landets nautiske
Foreninger kommer i Gang, derved skabes en
virkelig Repræsentation for Landets Navigatør-
stand, men da Skibsfarten rummer andre
Interesser end Navigatørernes, er det selvs-
følgelig ikke en Repræsentation for samtlige
Landets Skibsfartsinteresser. Raadets Stilling
til Fællesrepræsentationen er derved givet,
den varetager som hidtil Skibsfartens
Interesser, og Raadet det som i alleregent-
ligste Forstand kun har Betydning for Navigatør-
standen, ligesom de Organisationer, hvoraf
Fællesrepræsentationen nu bestaar, foruden
gennem denne at varetage Skibsfartens al-
mindelige Interesser tillige varetager de
Interesser, der kun har Betydning for deres
egen Stand. Det kan maa se tænkes, at
Fællesraadet en Gang i Fremtiden kan komme
til at repræsentere Navigatørerne indenfor
Fællesrepræsentationen i Stedet for de
nuværende nautiske Foreninger, saa at
Navigatørerne paa den Maade bliver repræ-
senteret i Repræsentationen paa samme
Maade som Dampskibsrederierne, der nu i
Repræsentationen er repræsenteret af deres
Fællesorganisation *Dansk Dampskibsrederi-
forening*, men en ny Fællesrepræsentation
kan Raadet ikke blive, og det har vist
heller aldrig været Meningen, at det
skulde være det, da Tanken i saa Fald
paa Forhaand vilde være dødsdømt. Paa
anden Maade vil en saadan Sammenslutning
af Navigatørerne ogsaa være paa sin
Plads, idet Navigatorstanden derigennem
til enhver Tid og paa ethvert Sted kunde
blive repræsenteret paa en alsidig Maade,
hvad den nu i mange Tilfælde kun bliver
paa en meget ensidig Maade af Kjøben-
havns Skipperforening, en af de mindste
og for den aktive Navigatørstand mest
betydningsløse nautiske Foreninger heri
Landet.

Redaktionen hævder i sin sidste Artikel,
at den Interesse, der kan knyttes til denne
Sag, væsentligst eller vel endog udelukkende
er af teoretisk Art, at Fællesraadet derfor
maa anses som overflødig og skadeligt. Jeg
tror, at Redaktionen her ser ganske forkert,
ja, jeg er overbevist om, naar denne Sag
bliver ført fornuftigt ud i Livet, da vil den
faa stor praktisk Betydning og blive til
megen Gavn for Navigatorstanden. Alene
det at koncentrere og samle de adskillede
og splittede Kræfter er af overordentlig
stor Betydning, ja ligefrem en tvingende
Nødvendighed for at kunne rejse en stor
Sag og føre den igennem. Ikke mindst
Betydning vil en saadan Sammenslutning
kunne faa for indbyrdes bedre Forhold
og derigennem for en fremtidig sund og
god Udvikling af Standen. Tanken om et
Fællesraad, eller hvad andet Navn den
eventuelle Sammenslutning af Landets
nautiske Foreninger nu vil faa, er bleven
hilst med Glæde og gode Forventninger
af store Kredse indenfor Navigatørerne,
men det er de samme Kredse en Gaade,
at *Dansk Søfartstidende* som upartisk
Blad vil modarbejde eller dog lægge
Tanken Hindringer i Vejen. Vi tror dog,
at Tanken i sig selv ejer Livskraft nok
til ikke at kunne slaas ihjel, men den
kan selvfølgelig hæmmes en Del i sin
Vækst, naar Landets officielle Søfartsorgan
lægger sig i Selen derfor.

P. Thrane,
Styrmand.

Frugtmarkedet.

Frugtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til Eng-
land og Kontinentet er den lille Bedring fra forrige Uge
alter gaet tabt, saa at det nu er forbundet med Vanskeligheder at

placere den fragtledige Tonnage, idet der ikke fremkommer ny Ladninger, og Forsøg af Salg ret ofte mislykkes. Danmark har fremdeles enkelte Laster til lave Rater. Tyskland og Rusland har atter færre Partier saavel af Korn som Oljekager, og Kornlasterne noteres $1\frac{1}{2}$ lavere pr. Qrs. Finland og Sverig er yderst mal og tilfredsstillende ikke Behovet, saa at flere Sejlere sandsynligvis vil gaa tabt af sidste Bottenhavstur. Vestsverig og Østnorge er fremdeles yderst mal.

Returfragter Vest fra holder sig fremdeles uforandret, saa at der ikke er Mangel paa Laster i denne Fart, og der fremkommer daglig nye Kullaster.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet for disse desværre ikke i nogen opmuntrende Tilstand: fra de fleste tyske Havne er det stadig vanskeligt, ja næsten umuligt, at opdrive Kornlaster, og mange Rugforretninger bliver reguleret tilbage og saaledes slet ikke afskibet paa Grund af den daarlige Kvalitet. Kun Danzig og Königsberg er begge ret livlige, og som vi antydede i forrige Beretning om Königsberg, er denne Plads noget højere stemt og noterer $5\frac{1}{2}$ Mark og vil sikkert i Maanedens Løb gaa op i omkring 6 M. Med Hensyn til Rusland er Riga vedblivende Reflektant for Skibe til 14 M., ligesom Libau nu for Oljekager noterer 13 à 14 M. Sverig er for de sydlige Pladsers Vedkommende ikke saa livlig, idet Behovet til Dels er dækket, men Raterne er uforandret. Halmstad noterer til Kiel kun 3 M. og til Elben $3\frac{1}{2}$ M., og Warberg kun til Bremen. Af Lervarer fra Sundhavnene er der ikke meget i Markedet, og Afskibningerne fra Landskrona skal paa Grund af Lockouten være temmelig indskrænket.

Danmark udbyder nu enkelte Byglaster til Norge, saaledes til Skien og Kristiania, særlig fra Lolland: Sukkertrafikken tør vel ogsaa snart ventes i Gang; Stege vil antagelig begynde i Ugens Løb. Kjøbenhavn er som sædvanlig meget stille, og hvad der sluttet er gennemgaaende kun til yderst lave Rater; saaledes sluttet for Hvede til Svendborg 9 Øre, Majs til Guldborg 10 Øre.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i August Maaned anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 6 amerikanske, 12 britiske, 2 danske, 2 franske, 1 tysk, 3 italienske, 11 norske, 2 russiske, 1 spansk, 6 svenske, 1 tyrkisk, ialt 47. Dampskibe: 1 amerikansk, 1 argentinsk, 1 belgisk, 9 britiske, 2 franske, 3 tyske, 4 italienske, 1 japansk, 1 peruansk, 2 spanske, 1 svensk, 1 tyrkisk, ialt 27. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 14, Kollision 4, beskadiget af Ild 2, sunket 4, forladt 2, Kondemnation 20, forsvundet 1; for Dampskibene: Stranding 5, Kollision 4, beskadiget af Ild 3, sunket 1, Kondemnation 13, forsvundet 1.

Aron, Dpsk. af Riga, har d. 4. ds. paa Rejsen til Hjemstedet været paa Grund paa Saltholmen. Skibet kom flot uden Assistance og fortsatte Rejsen.

Boreas, Fiskedpsk. af Altona, indlob d. 6. ds. til Frederikshavn for at indtage Vandforsyning og reparere en mindre Skade paa Dampskibet.

Start, Dpsk. af Kristiania, kom d. 7. ds. paa Rejsen fra Uleåborg til Preston med Trælast paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsatte Rejsen.

North Flint, Dpsk. af London, der, som meddelt, d. 6. ds. kom paa Grund ved Soudernes, blev d. 7. ds. bragt flot og ind til Nakskov.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuber, ank. Antwerpen 8./10. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 2./10. — Algarve, Borries, afg. Marseille 9./10. til Denia. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Trondheim 9./10. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Riga 8./10. — Antwerpen, Madsen, afg. Algier 7./10. til Malaga. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 6./10. til New York. — Arno, Strubberg, ank. Messina 9./10. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 9./10. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Petersborg 3./10. — Beira, Lunge, pass. Brunsbüttel 11./10. for Valencia. — C. F. Tietge, Thomsen, afg. Kristiansund 2./10. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Barcelona 9./10. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 8./10. for London. — Dagmar, Bogvad, ank. Tarragona 7./10. — Douro, Soberg, ank. Lissabon 9./10. — Esbjerg, Strufve, ank. her 11./10. — Florida, Andersen, afg. Savannah 30./10. til Bremen. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 9./10. til Pillau. — Garonne, Kromann, ank. Råfö 10./10. — Georgios I, Sorensen, afg. Libau 9./10. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 9./10. til New York. — Hengest, Munck, ank. Bordeaux 9./10. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 8./10. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 3./10. — Jolantha, Simonson, ank. Havre 10./10. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 9./10. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 7./10. til Kristiania. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 10./10. hertil. — Kursk, Gommessen, ank. Riga 7./10. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 6./10. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 25./9. — Louise, Kruse, afg. Dartmouth 10./10. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. Baltimore 8./10. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, ank. Petersborg 7./10. — M. G. Melehior, Hardt, afg. Riga 9./10. hertil. — Moskovo, Rasmussen, afg. herfra 9./10. til Petersborg. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Wartin 9./10. — Nicolai II, Clauson Knas, ank. Tunis 9./10. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Riga 10./10. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Pillau 10./10. hertil. — Omsk, Løpper, pass. Holtenau 9./10. for Libau. — Oscar II, Hempel, ank. Kristiania 10./10. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 7./10. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 10./10. for London. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 9./10. for Dunquerque. — Saga, Wiberg, afg. herfra 7./10. til Petersborg. — Saxo, Gotthardt, pass. Holtenau 10./10. hertil. — Seine, Damp, afg. herfra 3./10. til Bordeaux. — Thyra, Jørgensen, afg. herfra 9./10. til Stettin. — Tiber, Bech, afg. Gibraltar 10./10. til Lissabon. — Tyr, Thanning, ank. her 10./10. — United States, Wulff, ank. New York 5./10. — Viking, Meyer, afg. herfra 9./10. til Arendal. — Karin, Ryberg, afg. Swansea 6./10. hertil. — Vadsø, Poulsen, ank. Manchester 9./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Rosario 6./10. til St. Lucia. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Manchester 20./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Campbellton 29./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Chatham 25./9. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Miramichi 29./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kronstadt 6./10. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 8./10. til Ghent. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 7./10. til London. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 6./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 8./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 6./10. — Newa, Dahl, ank. Libau 6./10.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Gibraltar 8./10. til Riga. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Gibraltar 8./10. til Bristol. — Nautik, N. Nielsen, ank. Denia 9./10. — Nordsoen, Skou, ank. Esbjerg 8./10. — Nexos, Basse, ank. Glasgow 8./10. — Gerda, Iversen, ank. Kjøbenhavn 8./10. — Ellen, Hansen, afg. Pomaron 8./10. til Casablanca. — Fylla, Christensen, ank. Esbjerg 9./10. — Cito, Jøpsen, afg. Lissabon 6./10. til Saffi. — Napoli, Brinch, afg. Gibraltar 7./10. til Sharpness. — Bodil, Uldall, ank. Königsberg 7./10. — Dagmar, Mathiasen, afg. Sevilla 6./10. til Casablanca. — Nerma, Schiff, ank. Blyth 8./10. — Alfa, Lauritsen, afg. Esbjerg 9./10. til Methil. — Laura, Pedersen, afg. Reval 8./10. til London. — Hebe, Gregersen, ank. Almeria 7./10. — Inger, Larsen, afg. Swansea 6./10. til Helsingfors. — Johanne, Thøgersen, ank. Kjøbenhavn 9./10. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Cadix 7./10. til Yarmouth.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Ørnskjoldsvik 10./10. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Ghent 5./10. — Martha, Christensen, afg. Tyne Dock 8./10. — Elna, Ratje, ank. Calais 7./10. — Theresen, Pedersen, ank. Dieppe 6./10. — Simone, Møller, ank. Tyne Dock 7./10. — Jeanne, Løfler, ank. Malmo 9./10. — Vera, Risø, afg. Bona 1./10. — Daisy, Lagesen, afg. Blyth 8./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Tyne 7./10. — London, Bom, afg. Swinemünde 5./10. til Grangemouth. — Paris, Thølander, afg. Libau 5./10. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, ank. Tyne 8./10.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Herönsund 9./10. til Oran. — Wien, Bøck Hansen, ank. Rotterdam 5./10. — Roma, v. Thun, afg. West Hartlepool 7./10. til Horsens.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Stockholm 9./10. til Sika. — Ingrid, Winther, ligger i Kjøbenhavn. — Fauny, Eriksen, pass.

N. Ø. Kanalen 6./10. for St. Nazaire. — Lilly, Nielsen, ank. Råfsø 7./10. — Alexy, Lorenzen, ank. Bordeaux 5./10. — Dagny, Sørensen, ank. Gijon 1./10. — Mary, Clausen, afg. Petersborg 6./10. til Aalborg.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Calais 8./10. — Russia, Poulsen, afg. Sunderland 8./10. — Carl Hecksher, Starek, ank. Kronstadt 5./10. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 3./10. — Normannia, Erichsen, ank. Petersborg 3./10. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 3./10. — Canada, Jespersen, ank. Havre 5./10. — Livonia, Skov, afg. Blyth 8./10.

Bsteroseen. Cimbria, Poulsen, afg. Leith 5./10. — Patria, Dam-Larsen, afg. Barry 5./10. — Gnatia, Sørensen, ank. Korsør 6./10. — Astoria, Neergaard, ank. London 30./9.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Penarth 5./10. — Gallia, Nielsen, afg. Reval 8./10. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Rotterdam 4./10. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rouen 4./10. — Katoria, Rasmussen, ank. Stettin 29./9.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Kiel 7./10. — Granaria, Nielsen, afg. Santiago 3./10. — Carbonia, Mathiasen, ank. Rotterdam 8./10. — Estonia, Winckler, ank. Blyth 29./9.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Königsberg 8./10. — Selandia, Troensegaard, afg. Helsingør 9./10. — Seecalia, Lindberg, ank. Cardiff 4./10. — Frumentia, Andersen, afg. Alexandria 6./10. — Boscia, Skovgaard, ank. Swansea 2./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 2./10.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Petersborg 4./10. — Brattingsborg, Sørensen, afg. Sunderland 8./10. til Archangel. — Flynderborg, Andersen, afg. Hull 2./10. til Kronstadt. — Fredensborg, Fischer, ank. Libau 9./10. — Fredeniksborg, Albertsen, afg. Rotterdam 2./10. til Kronstadt. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Kronstadt 5./10. til Terneuzen. — Kronborg, Jensen, afg. Nicolaistadt 30./9. til Barry. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 10./10. — Skanderborg, Jensen, afg. Cardiff 8./10. til Livorno. — Stegelborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 8./10. — Stjerneborg, Lund, afg. Hungerburg 6./10. til Ghent. — Søborg, Hansen, afg. Sundsvall 4./10. til Algier. — Uranienborg, Schmidt, afg. Petersborg 6./10. til Terneuzen.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Petersborg 10./10. — Klampenborg, Winther, afg. Libau 6./10. til London. — Marselisborg, Larsen, afg. Mariepol 8./10. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 8./10. — Skodsborg, Agerlin, afg. Petersborg 5./10. til Garston. — Tuborg, Schmidt, ank. Hull 30./9. — Ulfshborg, Møllerup, afg. Bongie 8./10. til Huelva. — Vordingborg, Palsbo, afg. West Hartlepool 6./10. til Memel.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Hull 8./10. — Dansborg, Kühl, ank. Port Talbot 2./10. — Jægersborg, Larsen, ank. Grangemouth 7./10. — Kallundborg, Nielsen, ank. Narva 28./9. — Taaraborg, Matzen, afg. Petersborg 5./10. til Terneuzen.

Honeborg. Huneborg, Christiansen, afg. Bouess 6./10. til Riga.

Skakkeborg. Skakkoborg, Grove, afg. Hull 8./10. til Libau.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Petersborg 6./10. til Terneuzen.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Archangel 30./9. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Libau 6./10.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Riga 29./9.

Rossia. Generalkonsul Elisejeff, Koføed, afg. Harburg 9./10. til Blyth.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Moji 9./10. til Shanghai. — Cathay, Kruse, afg. Shanghai 7./10. til Singapore. — Indien, Berg, afg. Port Said 4./10. til Liverpool. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 3./10. — Pangaun, Knudsen, pass. Perim 7./10. til Colombo. — Samui, Licht, ank. Bangkok 29./9. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Sues 8./10. til Genna. — Bandon, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 7./10. — Bintang, Gabe, ank. Sundsvall 8./10. — Cambodia, Christensen, afg. Delagoa Bay 30./9. til Christmas Island.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. London 8./10. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./9.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kiel 8./10. — Helene, Sørensen, afg. Riga 7./10. — Agnete, Petersen, ank. Riga 5./10. — Herminia, Hansen, ank. Rotterdam 8./10. — Alice, Schultz, ank. London 7./10.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Korsør 9./10. — N. F. Hoffding, Petersen, pass. Kjøbenhavn 10./10. nordg. — N. G. Petersen, Block, afg. Terneuzen 9./10. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Narva 10./10. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Rotterdam 9./10. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Frederikshavn 9./10. — Ajax, Brøsen, ank. Danzig

10./10. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Himango 5./10. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ternouzen 6./10. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Narva 8./10. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Frederikshavn 7./10. — Peter Willmoes, Albertsen, ank. Swinemünde 10./10. — G. Koch, Jørgensen, ank. Wiborg 9./10. — Hans Tavsens, Klaaborg, afg. Calais 9./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Ghent 7./10.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Dunkerque 9./10. — Urania, Clausen, ank. Methil 8./10. — Svend, Schmidt, ank. Garston 3./10.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 28./9. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Havre 29./9. — Engeland, Andersen, ank. Nykjøbing F. 7./10. — Holland, Poulsen, ank. Methil 9./10. — Rusland, Madsen, afg. Libau 8./10.

Europa. Europa, Hansen, afg. Leith 5./10. — Tyskland, Danstrup, afg. Calais 8./10. — Belgien, Nielsen, afg. Windau 10./10.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Hull 9./10.

Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Hamburg 7./10. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 30./9. til Antwerpen. — Newton, Andersen, afg. Antwerpen 1./10. til Portusola. — Nivingston, Svendsen, ank. Reval 8./10. — Washington, Nielsen, ank. Hungerburg 4./10.

From. Austa, Bagger, ank. Newcastle 28./9. — Freja, Nielsen, afg. Riga 8./10. til Malmö. — Vera, Thing, ank. Libau 7./10.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Riga 9./10. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Frederikshavn 8./10. til Ghent. — Rimfaxe, Faber, ank. Gjedser 7./10. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Bremen 11./10. til Leith.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, afg. Esbjerg 7./10. til Bremen.

Fano-Nordby. Thora, Thomsen, ank. Rio Janeiro 28./9. — Maracaibo, Svarren, afg. Hamburg 1./10. til Maracaibo. — Mærdor, Moreh, ank. Deal 8./10.

Æro. Fuglen, Christensen, er den 30./9. præjet 180 Sm. Øst for Isle of May. — Svalen, Rosenbeck, ank. St. Johns 5./10. — Rigmor, Petersen, ank. Warnemünde 6./10. — Emilie, Friis, ank. Halmstad 7./10. — Express, Rasmussen, ank. Swinemünde 7./10. — Bertha, Madsen, ank. Karlshamn 7./10. — Maius Bay, Friis, ank. Karlshamn 7./10. — Arietis, Andersen, ank. Wiborg 7./10. — Ellen, Lauritzen, ank. Flækkefjord 7./10. — Ami, Mikelsen, ank. Hamburg 7./10. — Rotha, Olsen, ank. Hamburg 7./10. — Svip, Jensen, ank. Karlshamn 8./10. — Henry, Bager, ank. Oskarshamn 8./10. — Ingolf, Nyman, ank. Svendborg 7./10. — Svænen, Møllmann, ank. Kjøbenhavns Red 6./10. p. R. t. Stettin. — Vega, Hansen, ank. Kristiania 8./10. — M. Hay, Petersen, ank. Kiedebj 7./10. — Hertha, Krull, ank. Göteborg 8./10. — Atlantic, Rasmussen, afg. Antwerpen 9./10. til Sundsvall. — J. Koføed, Andersen, pass. Dover 6./10. for vestg. — Uffo, Andersen, ank. Libau 9./10. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Libau 9./10. — Rise, Bager, ank. Svendborg 9./10.

INDHOLD.

Kjøbenhavn, d. 12. Oktober 1909. — Forslaget om et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger. — Fragtmarkedet. Havarior og Forlis. — Skibsefterretninger.

Skibsfører.

1 & 2 veluddannede Skibsførere kan faa Ansættelse i et nydannet Dampskibsselskab, mod at interessere sig i Selskabet for et passende Beløb.

Billet, mrk.: „Skibsfører 379“, tillige med Kopi af Anbefalinger, Oplysning om Alder, disponibel Kapital, etc., tilstilles dette Blads Kontor.

Pladsen som Fører

af Randers Havns Bugser- og Isbryderbaad „Bjørn“ vil først blive besat efter Nytaar.

Randers Byraads Havneudvalg.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler 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 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.



faas hos de fleste af Landets
**Skibs- og
Provianteringshandlere**

Jacob Holm,
Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinssbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlgr.: „Hansen“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Heckscher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører.
Etabl. 1891.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmströmer.“

Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrækvissitter.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretesagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,846.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. 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 Postvænets 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. ...

Telefon Nr. 4639

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 79.

Kjøbenhavn, Fredag den 15. Oktober 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kædler
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:
Indløve, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislister.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«



Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Kjøbenhavn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

Telf. 3206.

„URÆD“, Kjøbenhavn.

Telf. 3206

Adr.: St. Annæ 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
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Pillal: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.
And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviatering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

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.

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.

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvæk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 8—8 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.
S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
besøger sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP.FABR. XANIA

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.

Sømandshøjskoler i Svendborg.

Kursus Novbr.—April sa-
vel for Befarne som for B-
gyndere. 30 Kr. maanedl-
tor Ophold og Undervisning
Nærmere ved Henvendelse til

Vilh. Rasch,
Forstander.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

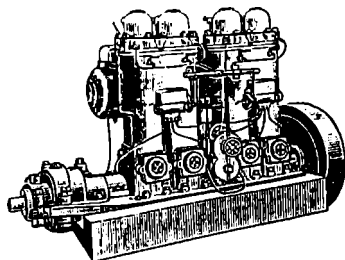
Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tilgels Boghandel.



Lysekil Motoren „SKANDIA“

er den bedste og billigste
Skibsmotor.

— Aarstilvirking over 20 000 HK.
Fartøjer af Staal og Træ
Lysekils mek. Verkstads A/B
(Skandinaviens
største Skibs- og Laadmotorfabrik.)

Ingeniør **Helge Stabell**
Hobrogade 10. Kjøbenhavn Ø.
Telf. Øbro 1936 x. Telegramadr. „Skibslabell“

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

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.

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 Egenvæg
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted et
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørers
Kontor.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Skibsfører.

1 & 2 veluddannede Skibsførere kan faa Ansættelse i et
nydannet Dampskibsselskab, mod at interessere sig i Selskabet
for et passende Beløb.

Billet, mdk.: „Skibsfører 379“, tillige med Kopi af Aa-
befalinger, Oplysning om Alder, disponibel Kapital, etc., til-
stilles dette Blads Kontor.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbe- Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens

Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleumsmotore

Kjøbenhavn, d. 15. Oktober 1909.

Som vi forleden meddelte, har Ministeriet for Handel og Søfart under d. 5. ds. stadfæstet de ny Vedtægter for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i den Skikkelse, hvori disse blev vedtagne paa Repræsentationens Plenarmøde Lørdag d. 4. September d. A.

Vi gengiver omstaaende Ordlyden af Vedtægterne og Ministeriets Stadfæstelsespaaetgning.

Jernskibes Værdighed. En interessant Betretning om Jernskibes Værdighed er fremkommet i »Chambers's Journal«. Artiklens Forfatter beskæftiger sig med Handelsskibe og skriver derom: Handelsmarinen frembyder nu mange Eksempler paa Jernskibe, som endnu er i regelmæssig Tjeneste, og som i Alder kan konkurrere med de gamle Træskebe. Det vil sikkert forbyse mange at erfare, at New Zealand Union Company's Damper »Penguin«, som forliste paa Cap Terawhiti i Februar Maaned, var bygget paa Glyden saa langt tilbage i Tiden, som i 1864 af Todd and Mac Gregor, de historiske Bygmestre af Jules Verne's berømte Blokadebryder. Samme Aar blev den yndefulde »Iona«, som endnu bliver betragtet som et Monsterskib, sat i Vandet fra L. and G. Thomsons Værft. I 1843 løb »Lough Foyle« af Stabelen hos L. Barr i Glasgow, i 1846 »Mary Jane« hos Todd and Mac Gregor og i 1844 »Edinburgh Castle« hos Smits and Rodger. Disse Skibe er endnu i aktiv Tjeneste under andre og velkendte Navne og synes lige saa solide endnu, som da de løb af Stabelen for over et halvt Hundrede Aar siden. De Firmaer, som byggede dem, er derimod forsvundet for længe siden. De nævnte Skibes Længder varierer fra c. 160 til 260 Fod, og de er alle Hjuldamperne bygget af Jernplader af omtrent en kvart Tommes Tykkelse. Staalskibene skal først nu vise deres relative Værdighed. Det ældste af dem, som gør Tjeneste i Øjeblikket, er den sammenlignelsesvis ungdommelige og populære Royal Mail Damper »Columba«, som er bygget i 1878 af blødt Staal fra Steel Company of Scotland's Værker.

Udenlandsk Hædersbevisning. Kaptajn L. Tannebæk af Bogø, Fører af Dampskibet »Pawel Andrejef«, har i Følge »Stubbekjøbing Avis« af Kongen af Belgien faaet tildelt Diplom og Guldmedalje for borgerlig Fortjeneste af 1. Kl. med Tilladelse til at bære samme. Kaptajnen har forrige Aar i Atlanterhavet reddet 18 Mand fra det belgiske Dampskib »Cap Tarifa« af Antwerpen.

Et Hjem for trængende Somandsenker. Somandsforeningen i Kjøbenhavn har udstedt Opraab om at yde Bidrag til Dannelse af et Hjem for Somands Enker, hvortil man har tænkt sig at anvende »Somands-hjemmet« paa Kristianshavn. Denne Bygning benyttes ikke meget i sit oprindelige Øjemed og vil være særlig egnet til Bolig for Somands trængende Enker, da den hovedsagelig indeholder mindre Lejligheder. Bidrag modtages i Kjøbenhavn paa Somandsforeningens Kontor, i Provinserne af Somandsforeningens Tillidsmænd.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 13. Oktober. (Ritz. Bur.). Sø- og Handelsretten har i Dag tilkendt Marineministeriet en Erstatning af 5,800 Kr. samt 400 Kr. i Sagsomkostninger hos Det Forenede Dampskibsselskab i Anledning af en Kollision, der den 8. Februar fandt Sted mellem Lappegrundens Fyrskib og Dampskibet »Danneskjold Samsøe«,

der bugseredes af »D. F. D. S.«s Bugserbaad »Læso«. »Danneskjold Samsøe«s Rederi frifindes.

Selvlossende Kulskib.

Interessen vil sikkert i den nærmeste Fremtid samle sig om det første Eksempel af en ny Type af en Kuldamper, som er blevet bygget i Sunderland, og som vil blive anbragt i Kultrafik paa Hamburg, skriver »Shipp. Gaz.«.

Dette Skib adskiller sig fra alle andre Kulskibe ved, at det er forsynet med Patentindretninger, der sætter det i Stand til helt at udlosse sig selv. Det er konstrueret til at bære c. 3,000 Tons d. w. med et Dybgaaende af 17' 11" og til at opnaa en Fart af 9½ Knob, med et dagligt Kulforbrug af c. 20 Tons Kul.

Under Udlosningen bliver Kullene ført ud af Lastrummet ved Hjælp af et bredt, fladt Bælte, der drives af en elektrisk Motor, saaledes at intet Menneskearbejde praktisk talt behøves, med Undtagelse af et Par Mand i Lasten for at forhindre store Kulstykker i at klemme sig fast ved Bæltet paa Vejen til Udgangen. Det formenes, at Skibet vil være i Stand til at udlosse sig selv med en Hurtighed af 500 Tons i Timen, eller med andre Ord, at det vil kunne udlosse hele sin Last i seks Timer. Denne Tidsbesparelse vil selvfølgelig i høj Grad reducere Skibets Driftsomkostninger; men Besparelsen gælder ikke alene Tid. Det er nemlig beregnet, at i almindelige Losningsudgifter vil der spares 6½ à 7 d. pr. Ton, og at disse to Besparelser tilsammen, hvis de som forventet holder Stik i Praksis, vil bringe Skibet ekceptionelle Fordele ved Kultransporten. En anden Omstændighed ved Skibet, som vil bidrage til Besparelse af Tid, er, at det er konstrueret saaledes, at det ikke vil behøve Vandballast for vekslende Forhold.

Disse vigtige Egenskaber vil snart blive sat paa praktisk Prøve, da Skibet netop er blevet fragtet paa »Time charter« i tre Maaneder af Kulimportør-Firmaet Brøderene Sauber i Hamburg, som det siges til en Fragt, der er 30 til 40 pCt. højere end den, der ellers betales i denne Fart til almindelige Kulskibe. Det antages, at Skibet let vil kunne gøre fem Rejser om Maaneden fra Tyne til Hamburg, og at det paa Grund af sin Størrelse — 3,000 Tons — og den hurtige Ekspedition, det vil faa begge Steder, vil være i Stand til at transportere en saadan Kulmængde, at ingen anden Kulforretning i Hamburg vil kunne præstere noget lignende.

Den ny Kuldamper vækker allerede Opmærksomhed i Newcastle, og det tør dristigt siges, at dens Fart under det nylig afsluttede »Time charter« vil blive fulgt med spændt Opmærksomhed af alle Førere i Kularten, Kulimportører og Redere.

Den ovenfor omtalte, selvlossende Kuldamper har for kort Tid siden alleveret sin første Ladning Kul i Hamburg og er derefter gaaet tilbage til Sunderland for at faa udført nogle Forandringer ved sine Indretninger.

Fra Hamburg berettes der om Losningen af dette Skibs første Last saaledes: »Den engelske Damper »Pallion«, som er fragtet af Brøderene Sauber til Kulimport, og som har været ventet her med stor Interesse paa Grund af dens ny mekaniske, selvlossende Indretninger, ankom her en Lørdag Aften med en Last af c. 3,000 Tons Kul. Losningen var fuldendt Mandag Middag, og Kl. 2 Em. afgik Skibet igen. Systemet var i enhver Henseende tilfredsstillende; men det viste sig, at der i Praksis kunde indføres nogle Forbedringer, hvorfor Damperen gik tilbage til Værftet i Sunderland for at faa disse udført. Den vil derefter vende tilbage til Hamburg med en ny Ladning Kul i Løbet af kort Tid.«

Vedtægter for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

§ 1.

For at værne om de til dansk Skibsfart knyttede Interesser, for at varetage Skibsfartens og Sømandsstandens offentlige Anliggender, og særlig for som en raadgivende Forsamling for Ministeriet for Handel og Søfart at sikre Skibsfartens Organisationer en vejledende Indflydelse paa Statsmagtens Behandling af de dem vedrørende Spørgsmaal, danne nedenstaaende Foreninger, med Opretholdelse af hver enkelt Forenings fulde Selvstændighed, en Fællesrepræsentation under ovenstaaende Navn og med Sæde og Hjemsted i Kjøbenhavn:

- Dansk Dampskibsrederi-Forening,
- Dansk Navigatorforening, hvis Delegerede skal være eller have været farende Styrmand,
- Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvis ene Delegerede skal være Repræsentant for Foreningens Afdeling for mindre Skibe,
- De fire kjøbenhavnske Soforsikringsselskaber (som én Forening),
- Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Foreningen til Søfartens Fremme,
- Maskinmestrenes Forening, hvis Delegerede skulle være farende eller forhen farende Maskinmestre,
- Skipperforeningen i Kjøbenhavn,
- Sømandsforeningen.

§ 2.

Foruden de den 1. Januar 1909 i Repræsentationen indtraadte Foreninger kunne andre Foreninger, hvis Hovedformaal er at virke for Skibsfarten eller Sømandsstanden, optages i Repræsentationen. Ved foreliggende Begæring om Optagelse fra Foreninger, hvis Formaal allerede ere repræsenterede i Fællesrepræsentationen, skal denne træffe Beslutning i Sagen under Hensyn til, om det er ønskeligt, at de paagældende Formaal ved Foreningens Optagelse faa et forøget Antal Repræsentanter i Fællesrepræsentationen. Findes dette ikke at være ønskeligt, henvises Foreningen til at søge sig repræsenteret i Fællesrepræsentationen gennem den eller de allerede i Repræsentationen værende Foreninger, der have samme Formaal som den Forening, der søger Optagelse, eller ogsaa bestemmes det, hvorledes den eller de optagne Foreninger sammen med den Forening, der søger Optagelse, skal forenes om at sende fælles Delegerede.

Udtrædelse af Repræsentationen kan kun ske ved Udlobet af et Regnskabsaar eller skriftlig Meddelelse fra vedkommende Forenings Bestyrelse mindst 3 Maaneder forinden. Den udtrædende Forening har intetsomhelst Krav paa Tilbagebetaling af ydede Bidrag eller Andel i Fællesrepræsentationens mulige Formue; om dens Hæftelse for Repræsentationens Gæld jfr. § 10, 2det Stykke.

Indmeldelse kan ske til enhver Tid.

En Forening kan udelukkes af Repræsentationen i Tilfælde, hvor det af Foreningens Medlemstal eller øvrige Forhold indlyser, at de Forudsætninger, hvorunder den egnedes til Optagelse i Repræsentationen, ikke længere foreligge. Beslutningen herom kan kun fattes, naar mindst to Trediedele af Repræsentationens Medlemmer stemme derfor, og kræver til sin Gyldighed Samtykke af Ministeriet for Handel og Søfart. Den saaledes udelukkede Forening har Krav paa at erholde udbetalt sin Andel af Repræsentationens mulige Formue efter Reglerne i § 13, sidste Punktum, saaledes som Formuen var ved det foregaaende Aarsskifte.

§ 3.

Foreningerne udøve deres Medlemsret i Repræsentationen gennem Delegerede — henholdsvis tillige gen-

nem Suppleanter, jfr. Bestemmelsen om Aprilmødet i § 8. De Delegeredes Antal bestemmes saaledes:

Samtlige Foreninger med Undtagelse af Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening vælge hver 1 Delegeret, dog vælger Maskinmestrenes Forening, saalænge der i Repræsentationen kun er optaget én Forening af Maskinmestre, 2 Delegerede. De to nævnte Rederiforeninger vælge og ere berettigede til at give Møde ved saamange stemmeberettigede Delegerede — henholdsvis tillige stemmeberettigede Suppleanter, jfr. Bestemmelsen i § 8 — at Antallet af disse tagne under et stedse er 1 mindre end Antallet af Delegerede — henholdsvis tillige de i Medfør af Bestemmelsen i § 8 mødte Suppleanter — for de øvrige Foreninger tilsammen. De tvende Rederiforeninger ville forud for Aprilmødet (§ 8) henholdsvis for Formanden (Næstformanden) eller Dirigenten have at opgive, i hvilken Rækkefølge Suppleanterne ere berettigede til at deltage i mulig forekommende Afstemninger, dog saaledes, at Dansk Dampskibsrederi-Forenings 1ste Suppleant skal være den første i Rækkefølgen, Dansk Sejlskibsrederi-Forenings 1ste Suppleant den anden og saa fremdeles videre.

Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening skulle saa vidt muligt have lige mange Delegerede, men hvis det samlede Antal Delegerede for de to Foreninger er ulige, har Dansk Dampskibsrederi-Forening stedse Fortrinet.

Udtræder i Aarets Lob en eller flere af de i Fællesrepræsentationen staaende Foreninger, fratrudder samtidig saa mange af de af Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening valgte Delegerede, at det tilbageværende Antal af de 2 nævnte Rederiforeningers Delegerede er i Overensstemmelse med de i denne Paragrafs 2det og 3die Stykke indeholdte Regler. Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening træffer samtidig med Valget af deres Delegerede Bestemmelse om, i hvilken Rækkefølge de paagældende Delegerede skulle fratruddes.

De Delegerede i Forbindelse med et af disse paa 3 Aar valgt juridisk Medlem udgøre Repræsentationens Medlemmer. For hver af de Delegerede og for det juridiske Medlem vælges en Suppleant, der møder i Repræsentationen i den Delegeredes Forfald. Ved indtrædende Vakance er det vedkommende Forenings Pligt hurtigst muligt at udfylde en saadan.

I Tilfælde, hvor Interesser berørende Erhverv under Skibsfarten — som ikke ere direkte repræsenterede — kunne komme under Behandling, er Repræsentationen berettiget til at tilkalde Repræsentanter for saadanne Erhverv. Disse Repræsentanter ere da stemmeberettigede.

§ 4.

Repræsentationen vælger blandt sine Medlemmer ved skriftlig Afstemning og ved simpel Stemmeberetted og Formand og en Næstformand. Formanden kan dog ogsaa vælges udenfor Repræsentationens Medlemmer, men Valget kræver i saa Fald til sin Gyldighed Stadfæstelse af Ministeriet for Handel og Søfart. I Tilfælde af Stemmelighed afgøres Valget ved Lodtrækning. Disse Valg gælde for to Aar, dog saaledes, at hvert andet Aar afgaar Formanden og hvert andet Aar Næstformanden. Genvælg kan finde Sted. En indtrædende Vakance kan udfyldes paa ethvert Møde af Repræsentationen.

Endvidere vælger Repræsentationen udenfor sine Medlemmers Kreds 2 Revisorer.

§ 5.

Repræsentationen afholder regelmæssigt Møde den første Lørdag i hver Maaned, i hvilke Møder Formanden

forelægger de indkomne Sager og Medlemmerne de Sager, der maatte ønskes behandlere. Dagsordenen for Møderne, ledsaget af Uddrag af de Sager, som Formanden har anset det rigtigt at mangfoldiggøre, udsendes til de Delegerede saavidt muligt 6 Dage før hvert Mødes Afholdelse. Er den Delegerede forhindret fra at give Møde, maa han selv foranledige, at Suppleanten giver Møde og tilstille ham Dagsordenen og de denne ledsagende Oplysninger om Sagerne. Ekstraordinært Møde afholdes, naar Formanden finder det fornødent, eller naar 3 Medlemmer skriftlig begære det. Alle Forslag, der ønskes behandlere paa Møderne, skulle saa vidt muligt senest 8 Dage før det paagældende Mødes Afholdelse indsendes til Formanden. Ekstraordinære Møder indkaldes skriftlig af Formanden med saa vidt muligt 5 Dages Varsel og med Angivelse af Dagsordenen. Formanden eller en af ham foreslaet særlig Dirigent leder Møderne. Formanden underskriver paa Repræsentationens Vegne de fra denne udgaaende Skrivelser.

Næstformanden fungerer som Formand under dennes Forfald.

§ 6.

Repræsentationen vælger blandt sine Medlemmer ved skriftlig Afstemning og ved simpel Stemmeferhed et Udvalg paa 4 Medlemmer, der i Forbindelse med Formanden, Næstformanden og det juridiske Medlem udgør et Forretningsudvalg, som tager Bestemmelse om de Sager, der efter Omstændighederne bør fremmes saa hurtigst, at de ikke kunne forelægges i Delegationsmødet. Valget af disse 4 Medlemmer gælder for 2 Aar, dog saaledes, at hvert andet Aar afgaa 2 Medlemmer. Genvælg kan finde Sted. Vakanser kunne udfyldes paa ethvert Møde af Repræsentationen.

Forretningsudvalget tager ogsaa Bestemmelse om, hvad der af Modernes Forhandlinger og Beslutninger skal offentliggøres, og paa hvilken Maade dette skal ske, samt fastsætter det juridiske Medlems og Sekretærens Honorarer.

Forretningsudvalget indkaldes af Formanden med saavidt muligt 3 Dages Varsel.

§ 7.

Repræsentationen antager en Sekretær, hvis Virksomhed, foruden at bestride de almindelige løbende Forretninger og Protokolføring ved Repræsentationens Møder, vil bestaa i efter Repræsentationens nærmere Anvisning at samle og bearbejde det Materiale, der er fornødent til Udfærdigelsen af de fra denne udgaaende Forslag og Indstillinger til Ministeriet for Handel og Søfart. Han fungerer tillige som Kasserer (se § 11) og fører som saadan Repræsentationens Regnskab.

§ 8.

Hvert Aar i April Maaned afholdes et Møde, hvortil saavel samtlige Repræsentationens Medlemmer som Suppleanterne for disse have Adgang. I dette Møde forelægges de Sager, Repræsentationen maatte ønske underkastet denne Forsamlings Overvejelse, endvidere:

- 1) fremlægges det reviderede Regnskab for det forløbne Aar;
- 2) forelægges Udkast til Beretning om Repræsentationens Virksomhed i det forløbne Aar;
- 3) fastsættes Foreningernes Kontingenter for det paafølgende Regnskabsaar, jfr. § 10;
- 4) foretages Valg af Formand eller Næstformand, jfr. § 4;
- 5) foretages Valg af de to Revisorer;
- 6) foretages Valg af Medlemmer til Forretningsudvalget, jfr. § 6.

Til at overvære dette eller andre af Repræsentationens Møder kan denne indbyde Repræsentanter for offentlige eller private Institutioner saavel som andre sær-

lig interesserede eller sagkyndige Personer. Kun Repræsentationens Medlemmer og deres Suppleanter, jfr. § 3, sidste Stykke, have dog Ret til at deltage i Afstemningerne.

Saamlige Fællesrepræsentationens og Forretningsudvalgets Møder ere beslutningsdygtige, naar mindst Halvdelen af Medlemmerne er til Stede. Beslutningerne lages ved simpel Stemmeferhed, og i Tilfælde af Stemmelighed gøres Formandens Stemme Udslaget; se dog § 2 sidste Stykke og § 13.

Over Forhandlingerne fører Sekretæren en Protokol, der efter hvert Møde underskrives af Formanden, parafæres af Sekretæren og paa næste Møde oplæses samt underskrives af de Medlemmer, der have været til Stede.

Ethvert Medlem kan fordræ sit fra en lagen Beslutning afvigende Votum tilfødt Protokollen, og ethvert Mindretal har Ret til at faa sin fra Flertallets afvigende Beslutning angivet og begrundet i de til Ministeriet for Handel og Søfart eller andre offentlige Myndigheder afgivne Indstillinger.

Naar Mindretalsindstilling afgives, meddeles det samtidigt Ministeriet, af hvilke Foreningers Delegerede Mindretallet bestaar.

§ 9.

Formanden udsender, som Regel efter Afholdelse af hvert Repræsentations- eller Forretningsudvalgsmøde en Beretning til de i Repræsentationen indmeldte Foreninger om de paa Mødet tagne Beslutninger og om andre Forhold, der ønskes bragte til Foreningernes Kundskab.

§ 10.

Hver deltagende Forening betaler ved Indmeldelsen et Indskud af 200 Kr. og i hvert Aars Januar Maaned det Kontingent, der for det paafølgende Regnskabsaar er fastsat paa det i § 8 omtalte Møde i April Maaned. Kontingentforhøjelse kan kun finde Sted med den Forenings Bifald, som Forhøjelsen angaar.

Eventuelle Merudgifter fordeles ved Aarets Slutning ligelig imellem de deltagende Foreninger

§ 11.

Regnskabsaaret gaar fra den 1. Januar til den 31. December. Kassereren opbevarer alle Indtægter og udbetaler alle Udgifter efter Formandens Anvisning.

§ 12.

Repræsentationen udgiver en trykt Aarsberetning, der i et Antal af 10 Eksemplarer frit tilstilles hver af de repræsenterede Foreninger. Ønskes flere Eksemplarer, maa Begæring derom fremsættes i Januar Maaned, og Repræsentationen fastsætter Prisen for disse.

§ 13.

Forandringer i disse Vedtægter kunne kun vedtages paa et i saadant Øjemed indkaldt Møde, og for Vedtagelsen kræves mindst $\frac{2}{3}$ af de afgivne Stemmer, jfr. iøvrigt § 14.

Repræsentationens Opløsning kan kun vedtages paa et Møde, der indkaldes med Varsel som for ekstraordinært Møde, naar mindst 2 Foreningers Delegerede 3 Maaneder forinden have indsendt Forslag derom, og Vedtagelsen kræver samme kvalificerede Majoritet som ovenfor. Repræsentationens mulige Formue deles i saa Fald mellem de i den ved Opløsningen repræsenterede Foreninger i det ved deres Kontingenters Størrelse angivne Forhold.

§ 14.

Disse Vedtægter have først Gyldighed, naar de have opnaaet Stadfastelse af Ministeriet for Handel og Søfart, og kunne ikke forandres uden dette Ministeriums Samtykke.

Saaledes vedtagne paa Fællesrepræsentationens Møde d. 4. September 1909.

Carl Will,
Formand.

Foranstaaende Vedtægter stadfæstes herved som gældende indtil videre.

Ministeriet for Handel og Søfart, d. 5. Oktober 1909.

Johan Hansen.

Emil Krogh.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Antwerpen 8./10. — Alexandra Nielsen, ank. Ant-
werpen 2./10. — Algarve, Borries, ank. Malaga 13./10. —
Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 12./10. hertil. — A. N.
Hansen, Pnask, afg. Riga 13./10. til Dunkerque. — Ant-
werpen, Madsen, ank. Algeiras 13./10. — Arkansas, Peter-
sen, pass. Dnnethed 7./10. for New York. — Arno, Strubberg,
afg. Palermo 12./10. hertil. — Aurora, Fiseher, afg. Antwerpen
13./10. hertil. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, afg. Peter-
sborg 11./10. til Rotterdam. — Beira, Lunge, pass. Brunsbüttel
11./10. for Valencia. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York
12./10. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Barcelona 9./10. —
Christian IX, Holm, ank. London 10./10. — Dagmar, Bog-
vad, ank. Tarragona 7./10. — Douro, Soborg, afg. Lissabon 12./10.
til Oporto. — Eshjerg, Struive, afg. herfra 12./10. til Pernau. —
Florida, Andersen, afg. Savannah 30./9. til Bremen. — Fre-
derik, Thomsen, ank. Königsberg 11./10. — Garonne, Kromann,
afg. Rüksö 12./10. til Kotka. — Georgios I, Sorensen, ank. Hull
13./10. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 9./10. til New
York. — Hengest, Munk, ank. Bordeaux 9./10. — Hjelm,
Sorensen, ank. hertil 14./10. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg.
Petersborg 12./11. til Antwerpen. — Jolantha, Simonsen, ank.
Havre 10./10. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 9./10. — Ken-
tucky, Andresen, afg. Boston 7./10. til Kristiania. — Kiew, Jor-
gensen, ank. hertil 12./10. — Kursk, Gommesen, afg. Riga 12./10.
til Antwerpen. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 6./10. —
Loire, Craignou, afg. La Rochelle 12./10. hertil. — Louise,
Kruse, afg. Dartmouth 10./10. hertil. — Louisiana, Orsted, afg.
Baltimore 12./10. hertil. — L. P. Holmblad, Jonsen, ank. Peter-
sborg 7./10. — M. G. Melehor, Hardt, afg. herfra 12./10.
til Riga. — Moskov, Rasmussen, ank. Petersburg 13./10. —
Morsö, Oest-Jacobsen, afg. Stockholm 13./10. til Oporto. — Ni-
colai II, Clauson Kaas, afg. Tunis 11./10. til Piræus. — Nord-
jylland, Jacobus, ank. Riga 10./10. — O. B. Suhr, Frisnette,
ank. her 11./10. — Omsk, Lepper, ank. Libau 11./10. — Oscar
II, Hempel, ank. hertil 12./10. — Pennsylvania, Gotsche, ank.
hertil 7./10. — Perm, Christensen, ank. London 11./10. — Pre-
gel, Iversen, ank. Dunkerque 11./10. — Saga, Wiberg, ank.
Petersborg 11./10. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil 11./10. — Seine,
Damp, ank. Bordeaux 11./10. — Thyra, Mikkelsen, ank. Stettin
10./10. — Tiber, Beeh, ank. Lissabon 12./10. — Tyr, Thanning,
afg. herfra 12./10. til Windau. — Texas, Lissner, afg. Buenos
Aires 13./10. — United States, Wulff, ank. New York 5./10. —
Viking, Meyer, afg. Bergen 13./10. Nord-paa. — Karin, Ry-
berg, ank. hertil 12./10. — Vadso, Paulsen, afg. Manchester 13./10.
til Liverpool.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Rosario
6./10. til St. Lucia. — Michael Ontehoukoff, Harboe, ank.
Manchester 20./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen,
ank. Campbellton 29./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Chat-
ham 25./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 29./9.
— Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kronstadt 6./10. —
Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersburg 8./10. til Ghent.
— Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersburg 7./10. til
London. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersburg 7./10.
— Johan Siem, Nielsen, ank. Petersburg 8./10. — Harald
Klitgaard, Rasmussen, ank. Kronstadt 6./10. — Newa, Dahl,
ank. Libau 6./10.

Vesterhavet. Nautik, Nielsen, ank. Denia 9./10. — Gerda,
Iversen, afg. Kjøbenhavn 11./10. til Abo. — Fylla, Christensen, ank.
Eshjerg 9./10. — Nerma, Schiff, afg. Blyth 12./10. til Eshjerg.
— Alfa, Lauritsen, ank. Methil 12./10. — Laura, Pedersen, pass.
Holtenua 12./10. for London. — Johanne, Thøgersen, ank. Tu-
borg 9./10.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Newcastle 7./10. — I. N.
Madvig, Hahn, afg. Riga 5./10. — Hamlet, Jørgensen, ank.
Reval 6./10. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 29./9. — Rolf,

Kreese, afg. Petersburg 5./10. — Niels R. Finsen, Olsen, ank.
Grimshy 10./10.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Petersburg 10./10.
til Boness. — Brattingsborg, Sueson, afg. Sunderland 9./10.
til Archangel. — Flynderborg, Andersen, ank. Petersburg
10./10. — Fredensborg, Fischer, ank. Libau 9./10. — Frede-
riksborg, Albertsen, afg. Blyth 10./10. — Jømsborg, Ma-
thiesen, afg. Petersburg 5./10. til Terneuzen. — Krouborg, Jen-
sen, ank. Barry 10./10. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn
10./10. — Skanderborg, Jensen, afg. Newport 8./10. —
Stegelborg, Lund, afg. Kjøbenhavn 13./10. til Windau. —
Stjerneborg, Lund, afg. Narva 6./10. til Ghent. — Søborg,
Hansen, afg. Sunderland 13./10. til Oran. — Uranienborg,
Schmidt, afg. Petersburg 6./10. til Terneuzen.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Peter-
sborg 11./10. — Klampenborg, Winther, ank. London 12./10.
— Marsolisborg, Larsen, ank. Genitschesk 9./10. — Silko-
borg, Pedersen, afg. Kjøbenhavn 13./10. til Nicolaistad. — Skoda-
borg, Agerlin, afg. Petersburg 5./10. til Garston. — Tuborg,
Schmidt, afg. Hull 9./10. til Pernau. — Ulfborg, Møllerup, afg.
Bougie 8./10. til Huelva. — Vordingborg, Palsbo, ank. Memel
11./10.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Hull 9./10. —
Dansborg, Kühl, afg. Port Talbot 9./10. til Huelva. — Jagers-
borg, Larsen, ank. Grangemouth 7./10. — Kallundborg, Niel-
sen, afg. Hungerburg 9./10. til Brügge. — Taaruborg, Matzen,
afg. Petersburg 9./10. til Terneuzen.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Riga 12./10.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Libau 13./10.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, afg. Petersburg 6./10. til
Terneuzen.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Archangel 30./10. —
Peter Mærsk, Borgesen, ank. Libau 6./10.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Riga 11./10. til Rotterdam.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Blyth
11./10.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Leith 12./10. —
Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 9./10. — Nivingston,
Svendsen, ank. Reval 8./10. — Newton, Andersen, afg. Antwer-
pen 1./10. til Pertusola. — Washington, Nielsen, afg. Hunger-
burg 9./10. til Harburg.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Moji
9./10. til Pukow. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 11./10. til
Singapore. — Indien, Berg, afg. Port Said 4./10. til Liverpool —
Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 3./10. — Bandon, Thomsen,
afg. Kjøbenhavn 10./10. til Middleborough. — Pangan, Knud-
sen, pass. Perim 7./10. for Colombo. — Samui, Licht, ank. Bangkok
29./9. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 9./10. til Genoa.
— Biantang, Gabe, afg. Sundsvall 11./10. til Göteborg. — Ca-
mbodia, Christensen, afg. Delagoa Bay 30./9. til Christmas Island.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg.
Portland 10./10. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. Pa-
ramaribo 12./10. til St. Thomas.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Ørnskjoldsvik 10./10. — Helga,
Vnaben-Hansen, afg. Ghent 12./10. — Martha, Christensen, afg.
Tyne Dock 8./10. — Elna, Ratje, ank. Calais 7./10. — Theresé,
Pedersen, afg. Dieppe 11./10. — Simone, Møller, afg. Tyne Dock
11./10. — Jeanne, Løffler, ank. Malmo 8./10. — Vera, Riso,
ank. Granton 13./10. — Daisy, Lagesen, ank. Stockholm 13./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Tyne 7./10. — London,
Bom, ank. Grangemouth 11./10. — Paris, Tholander, ank. Ant-
werpen 11./10. — Berlin, Krogh, afg. Hernosand 9./10. til Oran.

Mercur. Wien, Boeck-Hansen, ank. Rotterdam 5./10. —
Bryssel, Kaas, ank. Tyne 8./10. — Roma, v. Thun, ank. Hors-
sen 11./10.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Robertsfors 11./10. — Ingrid,
ligger i Kjøbenhavn. — Fanny, Eriksen, pass. Quessant Crenek
12./10. for St. Nazaire. — Lilly, Nielsen, afg. Rüksö 12./10. til
Emden. — Alexy, Lorentzen, ank. Bordeaux 5./10. — Dagny,
Sorensen, ank. Santander 12./10. — Mary, Clausen, ank. Aalborg
12./10.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Ter-
neuzen 13./10. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Narva 8./10. —
St. St. Blicher, Christensen, ank. Rouen 12./10. — Peter
Willemoes, Albertsen, afg. Swinemünde 12./10. — G. Koch,
Jørgensen, ank. Repola 9./10. — Hans Tavsén, Klanborg, ank.
Blyth 11./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Ghent 12./10.
— Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Libau 12./10. — N. F.
Hoffding, Petersen, pass. Kjøbenhavn 10./10. nordg. — N. G.
Pedersen, Bloch, ank. Burntisland 12./10. — Alfred Hage,
Ellekilde, ank. Burntisland 11./10. — T. M. Werner, Hansen
Holm, ank. Frederikshavn 9./10. — Ajax, Brøsen, ank. Danzig
10./10.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Gravelines Red 9./10. —
Emanuel, Hansen, ank. Trouville 12./10.

(Fortsattes Side 631.)

tigblink fra N. 87° V. til N. 28° V. Flammens Højde: 18 m. Lysevnen: 8^r Sm. Hvid. 10 m høj Baake med Fyhus. 61° 11' 36" N. Br. 21° 20' 12" Ø. Lgd.

2285. Oplysning om Fyr. Medalshub. Bottiske Bugt. Medalshub Fyr maas først benyttes, naar de ydre, i nævnt Hav liggende Grunde er passeret, da flere af disse ligger i Fyrets hvidt og rødt vekslende Lysvinkel. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2075. Kjøbenhavn 1909).

2286. Fyr tændt. Killingholm. Abo—Lohn. Bottiske Bugt. Paa Killingholm er tændt et Fyr, der viser grønt Hurrigblink fra N. 64° V. gennem N. til N. 2° Ø. Hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 2° Ø. til N. 12° Ø. og rødt Hurrigblink fra N. 12° Ø. til N. 83° Ø. Flammens Højde: 10 m. Hvidt Fyrlins. 60° 6' 42" N. Br. 21° 40' 30" Ø. Lgd.

2287. Grunde afmærket. Sastmola Lodsplads. Finske Bugt. I Farvandet til Skarprund er Ø. for Pirilla Grund udsat en hvid og rød Slæge med to Koste. 61° 47" N. Br. 21° 19" Ø. Lgd. og V. for Navals Grund en sort og hvid Slæge med to Koste. 61° 47" N. Br. 21° 19" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2288. Grund afmærket. Haugh. Finske Bugt. En rød Slæge med Kost er udsat ved Enden af et Rev, der skylder sig ½ Kbl S. ud fra Grunden Kliphakken. 59° 49" N. Br. 22° 56" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2289. Grunde afmærket. Frederikshavn. Wiørg Distrikt. Finske Bugt. I Farvandet forbi Haljaskår Fyr er udsat: V. for Hernes Grund en sort og hvid Slæge med to Koste. 60° 29' 0" N. Br. 27° 9' 42" Ø. Lgd. V. for Cecilia Grund en rød og hvid sribet Slæge med Kryds. 60° 30' 0" N. Br. 27° 9' 54" Ø. Lgd. N. for Kanakaris Grund en hvid Slæge med Kost. 60° 30' 42" N. Br. 27° 11' 0" Ø. Lgd. Ø. for Porthaus Ref en hvid og rød Slæge med to Koste. 60° 39' 30" N. Br. 27° 12' 0" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2290. Lys- og Klokketønde atter udlagt. Jasmund. Tyskland. Lys- og Klokketønden »Jasmund Aussentonne« er atter udlagt og Spiritønden inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2145. Kjøbenhavn 1909).

II. Kattegat og Skagerrak.

2291. Fyrlamper tændes. Ny Høllensund V. Norge. Den 15de Oktober 1909 tændes følgende Fyrlamper:

Yassø Fyrlampe. V. for Ny Høllensund. Flammens Højde: 22 m. Den viser Lys med To-Formørkelse. Lyset er rødt fra S. 23° V., fri Ø. om Gaaseskjærene, gennem S. til S. 21° Ø., nedop fri Ø. om Eidsstrangholmen, hvidt derfra til S. 30° Ø., fri V. om Brydehaerne, grønt derfra til S. 87° Ø., fri N. om Boddeien, hvidt derfra gennem Ø. til N. 85° Ø., fri S. om Udværflakket, rødt derfra til N. 21° Ø., fri V. om Slangholmen og Baerne SV. for samme, hvidt derfra til N. 16° Ø., fri Ø. om Noddevigholmen, grønt derfra gennem N. til N. 18° V., fri V. om Aaloo, hvidt derfra til N. 45° V., klos til Eidsens i Komleford. 58° 1' 40" N. Br. 7° 42' 20" Ø. Lgd.

Taanesskjær Fyrlampe. V. for Ny Høllensund. Flammens Højde: 13 m. Det viser Et-Blink hver 5 Sek. Lyset er rødt fra N. 72° Ø., fri S. om Sværskjær, gennem Ø. til S. 63° Ø., fri S. om 10 m Udværbaag, hvidt derfra til S. 47° Ø., fri N. om Seibaen; grønt derfra til S. 42° Ø., fri V. om Seibaen, hvidt derfra til S. 35° Ø., fri Ø. om Ballastskjærene, rødt derfra til S. 7° Ø., fri V. om Ballastskjærene, hvidt derfra til S., vel fri Ø. om Valobaen og nedop fri Ø. om Gaaseskjæraen, grønt derfra til S. 70° V., fri N. om Tomnshaen, hvidt derfra til S. 78° V., fri S. om Laddereskjærene. 58° 0' 40" N. Br. 7° 40' 30" Ø. Lgd.

Brendetid: Hele Aaret. (Kort Nr. 130 og 196.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2292. Ankring forbudt. Bussensund. Vardø. Norge. Omtrent 3½ Kbl S. for Tvyholmene er der tværs over Bussensundet udlagt en Vandledning. Stedet er

afmærket med to Tævier, en paa Varden og en paa fastlandet, og med fire Bøjer med Kost i Kbl N. for og fire Bøjer med Kryds i Kbl S. for Landene. Paa hver Kyst vises en rød Lantene. Det er forbudt at ankre mellem Bøjerne. Tvyholm S.-Pynt: 70° 22" N. Br. 31° 5' Ø. Lgd.

2283. Grunde afmærket. Tjelsund. I Tjelsund er paa S.-Siden af Løbet udsat en sort Slæge ved Nø-Kanten af Hølstua, paa 68° 33" N. Br. 16° 28" Ø. Lgd., og en sort Slæge ved N.-Kanten af Ramstedgrundten, paa 68° 33" N. Br. 16° 29" Ø. Lgd.

2294. Baer fundet. Støksund—Bæsker. Trondhjem N. Folgende Baer er fundet: I Skjortfjorden en Hille 3 m Baa e. 8½ Kbl S. 71° V. fra Øvstskjær. 64° 57' 36" N. Br. 10° 9' 56" Ø. Lgd. Bn 4 m Baa 1½ Kbl S. 50° V. fra Lille Kjørlingen. 64° 11' 9" N. Br. 10° 6' 40" Ø. Lgd. 4 m Baaen Sjyrevæn. 10½ Kbl N. 12° V. fra Somstadløse N.-Pynt. 64° 17' 14" N. Br. 10° 8' 30" Ø. Lgd.

2295. Fyr og Fyrlamper tændes. Den 15de Oktober 1909 tændes følgende Fyr og Fyrlamper:

Sulen Fyr, paa Store Sulen. Flammens Højde: 44 m. Synsvæden: 18 Sm. Det viser 3 hurtig paa hinanden følgende Blink hver 15 Sek. Lavt, hvidt Steentårn. Lysør Horisonten rundt. 63° 50' 50" N. Br. 8° 27' 40" Ø. Lgd.

Sulens Havn, paa Store Sulens NØ.-Pynt. 2 Lantener i N. 10° V.—S. 10° Ø., 77 m fra hinanden. Flammens Højde for det høje Fyr: 6 m. 63° 50' 50" N. Br. 8° 27' 50" Ø. Lgd. Flammens Højde for det lave Fyr: 4 m. 63° 50' 55" N. Br. 8° 27' 50" Ø. Lgd. Begge Lantener viser rødt, fast Lys fra omtrent N. 57° V. gennem N. til N. 38° Ø. Holdt overet leder de omtrent midt imellem Jernstevningen paa Malstækken og paa Baen V. for denne.

Gimsun Fyrlampe, paa den V.-ligste Holm. Flammens Højde: 12 m. Den viser Et-Blink hver 4 Sek. Lyset er hvidt fra S. 40° V., fri Ø. om Bogø og Sandfladet, gennem S. og Ø. til N. 18° Ø., fri Ø. om Svarten, det Ø.-ligste Skjær fra Hallen (Nordflua med 2 m og Surfua med 7,5 m ligger i denne Vinkel omtrent midt imellem Sandfladet og Gimsun), grønt derfra gennem N. til N. 16° V., fri V. om Ytre Marbakflua og Hallen, hvidt derfra til N. 20° V., fri Ø. om Seiskjær, Ranshald og Mønskjær, rødt derfra gennem V. til S. 40° V. 64° 6' 55" N. Br. 9° 24' 35" Ø. Lgd.

Brendetid: Iste August—15de Maj.

2296. Baa fundet. Nodens Fyrlinje. Manger. Sæle SV.-Pynt. Omtrent 35 m S. for Nodens Fyrlinje og i Linten mellem Holmen Storseng N.-Pynt og Søndre Katteskjær N.-Pynt, e. 105 m fra dette, er fundet en 5 m Baa. 60° 37' 10" N. Br. 4° 46' 40" Ø. Lgd.

2297. Fyrskibet »Amrumbank« atter udlagt. Tyskland. Fyrskibet »Amrumbank« er atter udlagt paa Station og Reservefyrlinjet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2092. Kjøbenhavn 1909).

2298. Tønder flyttet. Aussenweser. I Aussenweser er Spiritønde D flyttet og ligger i 12 m Vand, paa 53° 50' 49" N. Br. 8° 4' 24" Ø. Lgd. Lys- og Klokketønde E er flyttet en ¼ Kbl N. hen i 12,5 m Vand, paa 53° 50' 25" N. Br. 8° 6' 34" Ø. Lgd. Man skal gaa mindst ½ Kbl Ø. om Tønden.

2299. Fyr slukket. Korderney. Paa Norderney er Fyrene paa Seesteg og Bolværk C slukket.

2300. Fyr forandret. Vieland. Holland. Paa Vieland er det røde og hvide, faste Fyr paa Vuurduin forandret til et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 52,5 m. Synsvæden: 19 Sm. Linscupparret. Brnn, rundt, 17 m høj Baake. Fyret lyser svagere fra S. 47° Ø. gennem S. til S. 43° V. 53° 17" N. Br. 5° 3' Ø. Lgd.

Det hvide, faste Fyr paa Strunduin er flyttet og staar nu 938 m N. 37° V. fra Fyret paa Vuurduin. Det er forandret og viser nu rødt, fast Lys fra S. 80° V. til S. 68° V., hvidt, fast Lys derfra gennem V., N. og Ø. til S. 83° Ø. Flammens Højde: 28 m. Synsvæden: 15 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt Lys. Linscupparret. Brnn, sekskantet, 20 m høj Baake.

Holdt overet i S. 38° Ø. leder Fyrene til Skortemelk Anduvringstønde. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1130. Kjøbenhavn 1909).

2311. Baaker opført. **Drakes Island.** **Plymouth Sound.** **England S.-Kyst.** Paa Drakes Island NV.-Ende er opført to Baaker. Ø.-Baaken er 7 m høj med hvidt Diamant og staar 340 m N. 65° V. fra Drakes Island Flagstang, der staar paa 50° 21' N. Br. 4° 9' V. Lgd. V.-Baaken er 7 m høj med sort, rund Skive, og staar 14 m N. 67° V. fra Ø.-Baaken.

2312. Tønde inddrages. **St. Mary's Sound.** **Scilly Isles.** **England.** Om trent den 20de November 1909 inddrages den røde Spidstønde »South Bartholomew«, der afmærker Bartholomew Ledges, e. 2 Kbl S. for (frunden. 49° 54' N. Br. 6° 19' V. Lgd.

2313. Tænding af Fyr. **Suif Ghorm.** **Coll Island N.** **Skotland V.-Kyst.** Om trent den 1ste November 1909 tændes midt paa Suif Ghorm et hvidt Blinkfy, der hver 12 Sek. viser Et-Blink, Blink 2 Sek., Mørke 10 Sek. Flammens Højde: 22 m. Synsviddelen: 13 Sm. Hvid, oftekanet, 7,0 m høj Fyrbygning. Der er ikke Vagt ved Fyret. 56° 42' 15" N. Br. 6° 26' 39" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 524. Kjøbenhavn 1909.)

2314. Tænding af Fyr. **Neist Point.** **Skye V.-Kyst.** **Skotland V.-Kyst.** Om trent den 1ste November 1909 tændes paa Neist Point et Blinkfy, der hver 30 Sek. viser To-Blink, Blink ½ Sek., Mørke 4 Sek., Blink ½ Sek., Mørke 25 Sek. Flammens Højde: 43 m. Synsviddelen: 18 Sm. Hvidt Taarn.

Samtidig eller kort derefter oprettes Tangesignal ved Fyret. En Sirene vil da hver 1½ Minut give To-Stod, hvert Stod af 3 Sek. Varighed. 57° 25' 20" N. Br. 6° 47' 10" V. Lgd.

2315. Fyrs Karakter. **Fyrskibet »Skulmartin«.** **Irland Ø.-Kyst.** Fyrskibet »Skulmartin« viser rodt Et-Blink hver 1 Minut. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2262. Kjøbenhavn 1909.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2316. Fyr forandres. **East Point.** **Prince Edwards Island NØ.-Kyst.** Den 1ste November 1909 forandres East Point Fyr til et hvidt Blinkfy, der hver 15 Sek. viser Et-Blink. Spejlsapparat.

2317. Fyr forandret. **Cape Bear.** **Prince Edward Island SØ.-Kyst.** Cape Bear Fyr er forandret til et hvidt Blinkfy, der hver 30 Sek. viser Et-Blink. Spejlsapparat.

2318. Fyr forstærket. **Blockhouse Point.** **Charlottetown Harbour.** **Hillsborough Bay.** **Northumberland Strait.** **Prince Edward Island S.-Kyst.** Blockhouse Point Fyr er forstærket. Linseapparat af 4de Orden.

2319. Fyr forandret. **North Point.** **Prince Edward Island NV.-Kyst.** North Point Fyr er forandret til et hvidt Blinkfy, der hver 30 Sek. viser Et-Blink. Spejlsapparat.

2320. Fyr forandret. **Cape St. Mary.** **Nova Scotia V.-Kyst.** Cape St. Mary Fyr er forandret til et hvidt Blinkfy, der hver 36 Sek. viser To-Blink, med 9 Sek. mellem Blinkenes største Lysstyrke, fulgt af ca. 27 Sek. Mørke.

2321. Fyr forandret. **Green Island.** **County Harbour.** **Nova Scotia S.-Kyst.** Green Island Fyr er forandret til et hvidt Blinkfy, der hver 36 Sek. viser To-Blink, med 9 Sek. mellem Blinkenes største Lysstyrke, fulgt af c. 27 Sek. Mørke.

2322. Fyr forandret. **Cape Spencer.** **Bay of Fundy.** **New Brunswick S.-Kyst.** Cape Spencer Fyr er forandret til et hvidt Blinkfy, der hver 36 Sek. viser To-Blink med 9 Sek. mellem Blinkenes største Lysstyrke, fulgt af c. 27 Sek. Mørke.

2323. Fyr forandres. **Prim Point.** **Digby Gut.** **Bay of Fundy.** **Nova Scotia.** Den 1. November 1909 forandres Digby Gut Fyr til et hvidt Blinkfy, der hver 15 Sek. viser Et-Blink.

2324. Grunde fundet. **Vinalhaven Island S.** **Penobscot Bay.** **Maine.** **For- endede Stater i Nord-Amerika.** S. for Vinalhaven Island er følgende smaa, spidse Klipper fundet. En 5,0 m Klippe, fra Saddleback Ledge Fyr i S. 79½° V., og fra Heron Neck Fyr i S. 43½° Ø. 44° 0' 2" N. Br. 68° 49' 45" V. Lgd. En 10 m Klippe, fra samme Punkter i S. 64½° V., og S. 37½° Ø. 43° 58' 59" N. Br.

2344. Fyr forandret. **Isola Rossa (Bosa).** **Sardinien V.-Kyst.** Det hvide Fyr paa S.-Enden af Isola Rossa er ombyttet med et rodt, fast Fyr.

2345. Fyr forandret. **Termini Imerese.** **Sicilien N.-Kyst.** Det røde Fyr paa Yderenden af Bolgebrøderen ved Termini Imerese Havn er ombyttet med et grønt, fast Fyr. Synsviddelen: 5 Sm.

2346. Lystønde flyttet. **Pola.** **Østerrig-Ungarn.** Lystønden i Pola Forhavn er flyttet 390 m N. 7° V. hen, fra Compare Fyr i N. 13° V., og fra Pynt. Penela Fyr i S. 87° Ø. Det er forbadt at gaa S. om Tønden. 44° 53' N. Br. 13° 47' Ø. Lgd.

2347. Havnefyrtændt. **Bugt S. Luca.** **Ben Pasman N.-Kyst.** Paa Enden af Bolgebrøderen i Bugt S. Luca er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsviddelen: 2 Sm. 43° 55' N. Br. 13° 25' Ø. Lgd.

2348. Havnefyrtændt. **S. Filippo e Giacomo.** **Kanal von Pasman.** Paa S.-Enden af Bolgebrøderen ved S. Filippo e Giacomo Havn er tændt et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsviddelen: 3 Sm. 43° 57' N. Br. 15° 25' Ø. Lgd.

2349. Havnefyrtændt. **Tkon.** **Ben Pasman.** Paa Enden af Ydernoleu ved Tkon Havn er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsviddelen: 2 Sm. 43° 55' N. Br. 13° 25' Ø. Lgd.

2350. Baaker opført, Tønde udlagt. **Mary Magdalene Rock.** **Kertch Stræde.** Rusland. To Baaker er opført for at lede fri af Mary Magdalene Rock. Forbaaken staar paa Halvøen Timitica. Det er en sort, 11 m høj Sojle med Trekant med Spidsen nedad. 45° 4' 0" N. Br. 37° 3' 0" Ø. Lgd. Bagbaaken er en sort, 11 m høj Sojle med Trekant med Spidsen opad, der staar 130 m N. 58° Ø. fra Forbaaken. En rød Spirtønde med Kegle med Spidsen nedad er i 11 m Vand udlagt i Baakelinien paa SV.-Siden af Klippen, e. 4 Kbl fra det lægste. De tidligere Baaker paa Halvøen er borttaget.

2351. Vrag borttaget. **Seraglio Bank.** **Bosporus.** **Tyrkiet.** Vraget af Damporen, som var sunket 4 Kbl S. 1° Ø. fra Seraglio Point Fyr er borttaget. 40° 59' N. Br. 28° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1893. Kjøbenhavn 1909.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2352. Tønder inddraget. **Soerabaja.** **Java N.-Kyst.** I Oostervaarwater ved Soerabaja er følgende Tønder inddraget: De hvide Spidstønder Nr. 2 og Nr. 6 med Ballon, de sorte Stumtønder Nr. 4, Nr. 5 med afkortet Kegle og Nr. 7 med afkortet Kegle, og den grønne Stumtønde N. for K. Semampir, paa 7° 11' S. Br. 112° 45' Ø. Lgd.

2353. Tønde forandret. **Toelang Bawangrivier.** **Sumatra Ø.-Kyst.** Den hvide Spidstønde i Mundingen af Toelang Bawangrivier er ombyttet med en sort Spidstønde med Ballon. 4° 20' S. Br. 105° 59' Ø. Lgd.

2354. Lystønde flyttet. **Klabatbaai.** **Banka N.-Kyst.** Den sorte Lystønde i Mundingen af Klabatbaai er flyttet e. 1 Kbl S. hen.

2355. Rev. **Banka N.-Kyst.** Revet Kg. Trasi Laeet har en mindste Dybde af 2,2 m. Det er meget lille og ligger i 11 à 20 m Vand. 1° 29' S. Br. 105° 40' Ø. Lgd. Et Rev Kg. Trasi Darat med 3,0 m Vand, ligger i 15 à 20 m Vand, paa 1° 29' S. Br. 105° 40' Ø. Lgd. Grunden Ø. for Tg. Grasak har en mindste Dybde af 2,2 m. Det har en Ulstrækning af 1½ Kbl og ligger i 13 m Vand. 1° 30' S. Br. 105° 57' Ø. Lgd.

2356. Lystønde udlagt. **Cust Rock.** **Hongkong Harbour.** **China.** Den røde Spidstønde ved Cust Rock S.-Side er ombyttet med en rød Lystønde, der viser rodt, fast Lys. 22° 18' N. Br. 114° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1782. Kjøbenhavn 1909.)

2357. Ledemerker borttaget. **Ship Channel.** **Ledemerker.** **Astræa Channel.** **Wusung River.** Ledemerkerne for Ship Channel, N. om Gough Island, nemlig

68° 49' 1" V. Lgd. En 8^a m Klippe fra samme Punkter i S. 72½° V. og S. 51½° Ø. 43° 39' 42" N. Br. 68° 48' 36" V. Lgd. En 6^a m Klippe fra samme Punkter i S. 64½° V. og S. 61° Ø. 43° 59' 38" N. Br. 68° 47' 3" V. Lgd. Klippene, der kun er 10 à 15 m i Udstrækning, staar lige op fra Bunden.

2325. Grund fundet. Hurricane Sound. West Peabscot Bay. Maine. En 7 m Klippe er fundet i 27 à 36 m Vand. ½ Sm S. 24½° V. fra Heron Neck Fyr. 44° 0' 49" N. Br. 68° 52' 14" V. Lgd.

2326. Tønde udlagt. Pollock Rip. Nantucket Sound. Massachusetts. En rød og sort vandret stribet Spirtonde 21-Foot Shoal Tønde er udlagt ved V.-Enden af en 6,1 m Grund, som strækker sig e. 2 Kbl ud fra Pollock Rip Broken Part North End Kløkketønde Nr. 1 A, fra Great Point Fyr i N. 31½° Ø, og fra Monomoy Point Fyr i Ø.

2327. Vrag borttaget. Nantucket Sound. Massachusetts. Vraget af Skonertern "Jennie French Potter", der har sunket 7/16 Sm S. 66½° V. fra Horseshoe Shoal South-east Part Kløkketønde Nr. 12, er borttaget og Almuekningen inddraget. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1411. Kjøbenhavn 1909.)

2328. Tønder udlagt. Buzzards Bay. Massachusetts. Ved Ø.-Siden af Buzzards Bay er udlagt fire hvide Tønder for at afmærke Løsepladsen, saaledes: En Spirtonde D G N E ligger fra Wings Neck Fyr i S. 4° V. og fra Ned Point Fyr i S. 65½° Ø. En Spirtonde D G S E ligger fra Wings Neck Fyr i S. 30° V. og fra Ned Point Fyr i S. 57½° Ø. En Spidsstønde D G S W ligger fra Wings Neck Fyr i S. 14° V. og fra Ned Point Fyr i S. 52° Ø. En Spidsstønde D G N W ligger fra Wings Neck Fyr i S. 17½° V. og fra Ned Point Fyr i S. 61° Ø.

2329. Lys-, Fløjte- og Undervands-Kløkketønde udlagt. Greenville Piers Channel. New York Upper Bay. New York. En rød, cylindrisk Lys-, Fløjte- og Undervands-Kløkketønde 2 G er i 10 m Vand udlagt paa N.-Siden af Greenville Piers Channel e. 1 Kbl Ø. for Lys- og Kløkketønden, som er inddraget. Lystønden viser rød El-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvinden: 9 Sm. 40° 41' 4" N. Br. 74° 2' 28" V. Lgd.

2330. Taagsignal forandret. Harbor of Refuge. Delaware Bay. Taage-klokken ved Harbor of Refuge Fyr er ombyttet med en Sirene, der hver 1 Minut giver Tre-Stød, Stød 2 Sek., Pause 8 Sek., Stød 2 Sek., Pause 8 Sek., Stød 2 Sek., Pause 8 Sek.

2331. Lys-, Fløjte- og Undervands-Kløkketønde udlagt. Chesapeake Bay. Virginia. Chesapeake Bay Entrance Lystønde C. B 2 er ombyttet med en rød, cylindrisk Lys- og Fløjetønde C B 2, der viser hvidt El-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvinden: 9 Sm. Tønden er desuden forsynet med Undervandsklokke. 36° 51' 55" N. Br. 75° 51' 30" V. Lgd.

2332. Lys-, Fløjte- og Undervands-Kløkketønde udlagt. Middle Ground North End. Chesapeake Bay. Virginia. Middle Ground North End Lystønde Nr. 8 er ombyttet med en rød, cylindrisk Lys- og Fløjetønde Nr. 8, der viser hvidt El-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvinden: 9 Sm. Tønden er desuden forsynet med Undervandsklokke.

2333. Fyr tændt. Persimmon Point. Potomac River. Chesapeake Bay. Et rødt, fast Fyr er tændt paa 1,5 m Grunden ud for Persimmon Point, fra Lower Cedar Point Fyr i N. 97½° V., og fra Persimmon Point i S. 70½° Ø. Flammens Højde: 5 m. Hvidt Baake med Ballon. 38° 22' 16" N. Br. 77° 0' 37" V. Lgd.

2334. Fyr tændt. Port Tobacco River Flats. Potomac River. Chesapeake Bay. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Kanten af Grunden, som skyder sig ud fra Midten af Port Tobacco River, fra Persimmon Point Shoal Baake i N. 35½° V., og fra Upper Cedar Point Fyr i N. 73½° Ø. Flammens Højde: 6 m. Rødt og hvidt Baake med Ballon; den staar i 0,5 m Vand. 38° 24' 47" N. Br. 77° 27' 20" V. Lgd.

2335. Fyr tændt. Matomkin Point Middle Ground. Potomac River. Chesapeake Bay. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Kanten af Grunden af Værflet ½ Sm øven for Matomkin Point i N. 97½° Ø. Flammens Højde: 5 m. Sort og hvid

Baake med Ballon; den staar i 0,5 m Vand. 38° 22' 32" N. Br. 77° 0' 36" V. Lgd.

2336. Dybde over et Vrag. Charleston Harbor. South Carolina. Over Vraget af Dampneren "Hansatonic", ved Indløbet til Charleston Harbor, er Dybden nu 8,2 m ved Middelt Lavvande, hvilket er den Dybde, der er omkring Stedet. Den vandret strøbete Kløkketønde forbliver liggende. 32° 43' 12" N. Br. 79° 46' 30" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2337. Ledebaker opført. Carrabelle River. St. George Sound. Florida. Forende Stater i Nord-Amerika. Ved Indløbet til Carrabelle River er opført 2 Ledebaker; Forhanken er en rød, trekantet 6 m høj Baake, der staar i 4 m Vand, fra Crooked River Fyr i S. 89½° Ø, og fra Carrabelle River Bar forreste Ledefyr i S. 33° Ø. 29° 49' 40" N. Br. 84° 39' 20" V. Lgd. Baghanken er en hvid, trekantet, 10 m høj Baake, der staar i 1,2 m Vand. ½ Sm N. 15° Ø, fra Forhanken. 29° 49' 59" N. Br. 84° 39' 14" V. Lgd. Holdt overet leder de i den yderste Del af den gravede Rende til Carrabelle River.

2338. Fyrs Karakter. Cartagena. Colombia. Cartagena hvide Blinkfyr viser hvidt El-Blink hver 10 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 9 Sek. 10° 25' 40" N. Br. 75° 33' 07" V. Lgd.

Det hvide, faste Fyr paa San Fernando Fort skjules af Treer fra N. 34° V. til N. 11° V.

2339. Fyr tændt. Cayo Caiman Grande de Santa Maria. Old Bahama Channel. Cuba N.-Kyst. Paa Toppen af Cayo Caiman Grande de Santa Maria er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser El-Blink. Flammens Højde: 5,6 m. Synsvinden: 20 Sm. Linsopparret af 2den Orden. Lysgenl og rød, vandret stribet, 42 m høj Fyrbaake. Der optøres intet Fyrtaarn 3 Sm V. for dette Fyr. 22° 41', N. Br. 78° 54', S. V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2340. Undervands Kløkke udlagt. Rio de Janeiro. Brasilien. En Undervands Kløkke er 24 m Vand udlagt ved Indløbet til Rio de Janeiro Havn, 2 Kbl S. for Midten af Fort Lage. 22° 56', S. Br. 49° 8', V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2341. Forestaaende Forandring af Fyr. Pointe de l'Îlette (Islette). Goltje Juan. Frankrig. I 1909 flyttes l'Îlette Fyr til et Taarn, der er opført S. for Fyrasserhuset. Det bliver et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra Ø. gennem S. til S. 48° V., rødt Lys fra S. 48° V. til S. 56° V., front Lys fra S. 56° V. til S. 70° V., rødt Lys fra S. 70° V. til V., hvidt Lys fra V. til N. Lysvænen: 13 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 7 Sm for front Lys. Hvidt, cylindrisk Taarn. 43° 32' 37" N. Br. 7° 7' 18" Ø. Lgd. For Tændingen kan Fyret brende til Forsøg.

2342. Fyr forandret. Porto Maurizio. Italien. Fyret paa Enden af S.-Nolen ved Porto Maurizio er forandret og viser nu rødt El-Blink hver 5 Sek., Blink 3½ Sek., Mørke 1½ Sek.

2343. Male bygget. Fyr tændt. Gaeta. Paa Gaeta Red, mellem Enea og Formia, er bygget en Bro, der strækker sig over 1 Kil ud fra Kysten. Paa dens Yderende er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. Synsvinden: 1 Sm.

High Bar Mark, der viste rodt, fast Fyr, og de to Inner Bar Mark, hvoraf det forreste viste hvidt, fast, det bagreste rodt, fast Fyr, er borttaget.

Mærkerne i Astram Channel, S. om Gough Island, er som angivet tidligere.

Gough Island: 31° 21' N. Br. 121° 32' Ø. Lgd.

Skibsførere bør holde sig bekendt med »Shanghai Harbour Notifications, (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2058. Kjøbenhavn 1909).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.

Spanien:

Faros, Señales Marítimas y Estaciones de Salvamento de España, Portugal, Islas Baleares, Azores, Madeira, Canarias, Posesiones Españolas en África y Reglamento de Balizamiento de las Costas de España.
31. Juli 1909. Pris: 1,50 Ptas.

Rettelser.

Rettelse. I »Efterretninger for Søfarende Nr. 2192: »6° 40' 33" V. Lgd.«, las: »6° 40' 8" V. Lgd.«

Torm. Sara, Jensen, ank. Reval 11./10. — Helene, Sørensen, afg. Riga 7./10. — Agnete, Petersen, afg. Riga 11./10. — Hermia, Hansen, ank. Blyth 11./10. — Alice, Schultz, ank. Tyne 11./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Newcastle 28./9. — Freja, Nielsen, ank. Malmö 11./10. — Vera, Thing, afg. Libau 12./10. til Antwerpen

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Riga 9./10. — Skinfaxe, Vilandt, pass. Kjøbenhavn 11./10. for Ghent. — Rimfaxe, Faber, afg. Gjedser 12./10. til Libau. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Bremen 12./10. til Leith.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hanch, ank. Tyne 12./10. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Riga 6./10. til London. — Ove Gjedde, Jans, ank. Libau 10./10.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 10./10. — Allan, Nielsen, ank. Boness 12./10.

Thurs. H. A. Hansen ank. Newcastle 13./10.

Sejlskibe.

Rønne. Proven, er ank. Osearshavn. — Atlas, Kilm, er ank. Egenæs. — Gudmund, Petersen, er ank. Colberg. — Leif, Nielsen, er ank. Masnedund. — Ansgar, Møller, er ank. Karlskrona. — Ane Cathrine, Holm, er ank. Kalmar. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Kjøbenhavn 4./10. — Hermod, Grønvold, er ank. Kjøbenhavn. — Næstved, Rasmussen, ank. Vang 3./10. — Courcer, Jacobsen, er ank. Kjøbenhavn. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 6./10. — Marie, Larsen, ank. Hamburg 6./10. — Bolgen, Vesth, ank. Præsto 6./10.

Svendborg. Ariel, Rasmussen, ank. Aalborg 12./10. — Helge, Carlsen, ank. Hull 11./10. — Valborg, Rasmussen, ank. Fowey 12./10. — Ludvig, Larsen, ank. Umeå 13./10. — Fylla, Rasmussen, ank. Stettin 13./10. — Apollo, Nielsen, ank. Åhus 13./10. — Frits Emil, Nielsen, ank. Dieppe 12./10. — Emilie, Rasmussen, ank. Kristiania 12./10. — Marie, Andersen, ank. Kristiania 11./10. — Jens, Eriksen, ank. Bridgeness 12./10. — Aktiv, Mouritzen, ank. Frederikshavn 12./10. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Guernsey 12./10. — Newsky, Nielsen, ank. Kiel 12./10. — Britannia, Rasmussen, ank. Kings Lynn 10./10. — Capella,

Hansen, ank. Boston 11./10. — Soverine, Hansen, ank. Stralsund 10./10. — Urda, Olsen, ank. Tønsberg 9./10. — Danmark, Huusfeldt, ank. Ramsgate 10./10. — Flora, Sørensen, ank. Riga 11./10. — Standard, Rasmussen, ank. Norrköping 9./10. — Delos, Andersen, ank. Nakskov 8./10. — I. Lotz, Hansen, ank. Helsingfors 7./10. — Magnet, Gommessen, ank. Göteborg 7./10. — Kruse, Nielsen, ank. Aalborg 7./10. — Zenita, Jensen, ank. Höganäs 7./10. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Umeå 6./10. — Merkur, Lund, ank. Boston 6./10. — Ruth, Falentin, ank. Tønsberg 6./10. — Union, Olsen, ank. Kjøbenhavn 7./10. — Ignatz Bremm, Lund, ank. Hartlepool 7./10. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Petersborg 6./10. — Primula, Carlsen, ank. Helsingfors 6./10. — Dagny, Rasmussen, ank. Kristiania 5./10. — Niels, Larsen, ank. Kjøge 6./10. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Kronstadt 6./10. — Psyche, Nielsen, ank. Leith 5./10. — Katrine, Hansen, ank. Ghent 6./10.

Ærs. Marie, Weber, ank. Rufsö 9./10. — Fred, Jørgensen, ank. Mostyn 9./10. — Argus, Jensen, ank. Stege 9./10. — Mathilde, Hansen, ank. Burray 9./10. — Diana, Hansen, ank. Boness 11./10. — Argo, Clausen, ank. Santos 11./10. — Johanne, Stegmann, ank. Svendborg 12./10. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Orth 12./10. — Gloria, Fabricius, ank. Malmö 12./10. — Hermod, Dreimann, ank. Boness 11./10. — Skiruer, Rasmussen, ank. Fowey 11./10. — Svanen, Mollmann, ank. Swinemünde 11./10. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Pillau 11./10. — Freya, Petersen, ank. Pillau 11./10. — Eos, Christensen, ank. Jerry 11./10. — Saga, Ohlsen, ank. Sligo 11./10. — Albertine, Madsen, ank. Nakskov 12./10. — Anne, Hansen, ank. Kristiania 13./10. — Argo, Christensen, ank. Harlingen 11./10. — Venus, Jensen, ank. Hølbæk 13./10. — Alta, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 13./10. — Immanuel, Bager, ank. Havre 12./10. — Amor, Hansen, ank. Odense 12./10. — Zous, Sørensen, ank. Kiel 12./10. — Abba, Petersen, ank. Strömstad 12./10. — Kodan, Hansen, pass. Cem Eastbourne 12./10. for Altona. — Lauritz, Folmer, ank. Aalborg 12./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 15. Oktober 1909. — Selvflossende Kulskib. — Vedtægter for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Skibsføtterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolenoë, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hæegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“, Telef. 3283

Tuborg

Pilsner

er bedst!

Skibshypotheklaan

 mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

1 Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige taate Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdales 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 80.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 19. Oktober 1909.

16. 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 Patnt
Slanger 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.

 **Julius F. Schierbeck**
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Privat Telegraf-Code,
let og besparende Forbindelsesmiddel mellem Søfarende og Hjemmene.
Prisen er Kr. 1,50 pr. enkelt Eksemplar.
Fans ved Henvendelse til „Dansk Søfartstidende“s Kontor,
St. Annæ Plads 26 eller gennem Boghandlerne.

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.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

med Kew Certifikat 100 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

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“.

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Bredsdorffs Strandingsbøje
Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.
Repræsentant for Danmark:
KAY DYHR
(Indebavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).
Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: »KAYDYHR«

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Skibshypothekbanken** **Prioritetslaan i Skibe**
paa favorable Vilkaar

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparation af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlakibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værktøjet 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.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Averago“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.



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
Oksekødssuppe med Kød

Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)

Skibsmægler.

Telegr.-Adr.: „Ballcon.“

„Lagerqvist.“

HELGE STABELL

Skibsingeniør

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.

Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensens“.

Telefon 7262.

Skib til Salg.

En Galease, 18 Netto, 23 Brutto Tons, laster 1000 Centner, godt udhælet med alt Tilbehør til Stensfiskeri, bygget af Eg i Rødvig 1888, sælges billig, naar Handel kan ske snarest ved Henvendelse til

Otto Kraghs Eft.

Nakskov.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Haven.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1786. Aktiekapital Kr. 200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter

de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Gammel Strand 34.

Kongelige Søassurance.

124.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

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.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaa siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 Sejlakibe findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsnet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

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.

Kjøbenhavn, d. 19. Oktober 1909.

Det første Fyrskib i russiske Farvande, der vil blive forsynet med Undervands-Klokkesignal, er Fyrskibet »Neckmanns Grund«. Bestillingen af Apparaterne er nylig blevet tildelt Norddeutschen Maschinen und Armaturen-Fabrik i Bremen, der som bekendt fremstiller Klokkeanlægene i Originaludførelse efter de Submarine Signal Company i Boston tilhørende Patenter. Drivkraften for Klokken vil blive komprimeret Luft, fortæller »Hamb. Corr.«.

Ophævet Station for traadløs Telegrafering. I en Række af Aar har der været en Station for traadløs Telegrafering paa Marienleuchte, lige over for Lolland, der havde regelmæssig Forbindelse med en lignende Station ved Arcena paa Rygen og Bülk ved Kiel. Ligeledes kunde Postdamperne paa Linien Kiel—Korsør paa deres Fart sætte sig i Forbindelse med denne Station. Marineforvaltningen i Kiel har nu ophævet Stationen for traadløs Telegrafering paa Marienleuchte, fortæller »Hamb. Corr.«, og kun ladet en lille Signalstation bestaa.

Arrest i Dampskibet »Grenen«. Efter Begæring af A/S. Det Danske Kulkompagni blev der den 12. ds. dekretet Arrest i Dampskibet »Grenen« med staaende og løbende Redskaber, Fragt og Assurance til Sikkerhed for en Fordring paa c. 9,000 Kr.

Skibet tilhører A/S. Kjøbenhavns Fiskeforsyning.

Dødsfald. Svendborg, 16. Oktober. (Ritz. Bur.) Forhenværende Skibsbygger og Dampmøller i Svendborg Niels Troensegaard er i Gaar afgaaet ved Døden i Hornbæk, 87 Aar gammel.

Højesteretsdom.

I Marts 1906 oprettedes der i London et Certeparti, hvorved Firmaet Charles Turnbull & Co. i Newcastle som Redere for Dampskibet »Lyell« bortfragtede dette til Agenterne dersteds for Korn- og Foderstokkompagniet i Aarhus. Skibet skulde tage fuld Ladning Kornvarer i Novorossisk og dermed afgaa til en eller to Havne i Danmark. Certepartiet bestemte bl. a., at Damperen skulde »afgaa til Udlosningshavnen eller saa nær til samme, som den med Sikkerhed kan komme, og hele Tiden ligge »flot« og dér aflevere sin Ladning«, samt at »Ladningen føres til og afhentes fra Skibets Side paa Befragternes Regning og Risiko, men Mandskabet skal som sædvanlig hjælpe til med at hale Lægtterne ind til Skibssiden«. Med Hensyn til Overliggedagspenge hed det bl. a., at Forsinkelser, der skyldtes Frost, Is, Karantæne, Strejke eller Lockout, ikke skulde beregnes som Liggedage.

Da Damperen i Maj 1906 ankom til Aarhus Havn, var der ingen ledig Bolværksplads, og den blev derfor fortojet umiddelbart ved Siden af en anden Damper, der laa ved Bolværket. Damperens Mægler meddelte derpaa Korn- og Foderstokkompagniet, at den var klar til Losning samme Dag Kl. 12. Losningen blev imidlertid først paabegyndt

tre Dage senere samtidig med, at Damperen opnaaede Bolværksplads.

Rederiet anlagde saa Sag imod Korn- og Foderstokkompagniet til Beløning af tre Overliggedage. Soretsdommen tilkendte Rederiet Beløning for to Overliggedage c. 1,500 Kr. Sagen førtes da frem for Viborg Overret, der kom til det modsatte Resultat.

Overretten udtalte, at hverken efter Certepartiet eller Solovens Bestemmelser (om Losseplads) paahvilede det Korn- og Foderstokkompagniet at anvise Bolværksplads, at Damperen ikke kunde anses at have været paa behørig Losseplads i Havnen, saa længe Losningen kun kunde foregaa ved Hjælp af Lægtre, og at Forsinkelsen saavel efter Forholdets Natur som efter Certepartiets Bestemmelser var upaaaregnelige Forsinkelser, der ikke kunde beregnes som Liggedage. Den foreliggende Forsinkelse kunde efter Overrettens Mening ikke tilregnes nogen af Parterne og altsaa heller ikke falde Korn- og Foderstokkompagniet til Last. Overretten frifandt derfor dette.

Højesteret gjorde derimod gældende, at ligesom der ikke kan gives Korn- og Foderstokkompagniet Medhold i, at det i den indankede Dom omhandlede Skib først kunde anses at være kommet paa behørig Losseplads, da Losningen ved Kaj blev mulig, saaledes maa det antages, at Skibet ikke har nogen Skyld i, at Losningen er bleven forsinket. Da derhos de af Kompagniet paaberaabte Bestemmelser i Certepartiet, hvorefter visse deri ommeldte tilfældige Forsinkelser ikke beregnes som Liggedage, angaar Tilfælde, der er væsentlig forskellig fra det foreliggende, findes Kompagniet at maatte bære Risikoen for Liggedagens Overskridelse. Den af Rederiet for Højesteret fremsatte Paastand om Soretsdommens Stadfastelse vil derfor være at tage til Følge.

Processens Omkostninger for Overretten og Højesteret ophævedes.

(Nationaltid.)

Kullosning i Kronstadt.

Fra en farende Dampskibsfører har vi modtaget følgende:

En Kulimportør i St. Petersburg skrev for nogen Tid siden, at Talen om daarlige Losseforhold i Kronstadt kun stammede fra, at det havde regnet og stormet, saa Lægtre ikke kunde blive slæbt til eller fra Havnen. Man tør med Bestemthed sige, at den, der skrev dette, har ikke haft sine Ben i Kronstadt. Det er nemlig saaledes dér, at en Overordnet sjælden viser sig paa Arbejdspladsen, hvorimod den, der skriver dette fire Gange har løstet Kul i Kronstadt i Aar.

Naar en Damper ankommer paa Reden, kan den vente at blive Nr. 8—9, ja maaske Nr. 20 i Torn, saa mange ligger der i Forvejen og venter paa Plads i Havnen. En Gang laa jeg seks Dage, for der blev Plads, skønt hele den store Havn, hvor man forhen lossede, var omtrent tom. Nu er den nemlig kun til Brug for Orlogsskibene, hvoraf der ikke har været mange i Aar.

Naar et Skib kommer i Havn i Kronstadt, styrter Arbejderne om Bord fra alle Kanter, skønt Stuveren slet ikke har antaget dem endnu. De farer over Lønningen raabende og støjende, som naar der kastes Penge i Grams til en Flok Dreng, alisammen for at faa den Plads i Lasten eller paa Dækket, som de holder mest af at indtage. Nu, i Begyndelsen af Oktober, losses der fra 7 Morgen til 5.20 Em. med én Times Frokost og to Timers Middag, eller ialt 7 Timer 20 Minutter daglig Arbejdstid. Vil man losse med Overtid, som alle gør, saa holdes der kun en halv Times Frokost og én Times Middag; men saa regnes de halvanden Time for Overtid.

Naar det nærmer sig den Tid, da man kan se, at Skibet maaske den Dag kan blive udløst, holder Arbejderne op med at arbejde eller arbejder langsomt og vil have Akkord, maaske den dobbelte Dagløn, for at gøre Skibe færdigt. Stuveren maa i Reglen gaa ind paa det, om ogsaa det er ublu Betaling, der forlanges, og saa arbejdes der videre. Maaske er det enige og raske Folk, der virkelig naar at blive færdig inden Aften: men det er hændt for mig, at de, da de henad Eftermiddagen saa, at de ikke kunde blive færdig uden Anstrængelse, saa lod Arbejdet gaa helt i Staa for at levne saa meget til dem, der kom næste Dag, at de ogsaa kunde forlange en høj Pris for at gøre færdig. Man skulde nu synes, at Intel var rimeligere, end at de Folk, der havde sluttet Akkord, kom næste Dag og fuldførte det Arbejde, de var betalt for. Dette sker imidlertid ikke, og heri er det, hele Konflikten eller Misøren ligger. Politiet fordeler Arbejderne saaledes, at der kommer andre Folk hver Dag. Stuveren har ikke Lov til at vælge en eneste Mand, skønt de er Arbejdsgivere og maa betale. Et Kulskib, der kommer her uden forud at have en fast Stuver, faar vanskelig nogen til at losse. Stuverne vil ikke, medmindre de faar deres Udgifter betalt, og det løber op til meget, da Lossetiden er omtrent den dobbelte af, hvad den forhen var.

Om Morgenens Kl. 3—4 begynder Arbejderne at møde ved Havnen, flere Tusind Mand. Det gælder om at komme først i Rækken, der opstilles af Politiet, og saa maa Stuverne tage hvem de faar, arbejds- eller uarbejdsdygtige, raske eller dovne, der er intet Valg. De ny Folk skal saa først sætte sig ind i Tingene, for der bliver begyndt. Forhen sendtes en Formand til hvert Skib; han havde saa en Del Kendinge fra den Landsdel, hvor han hørte hjemme (alle Arbejdere i Kronstadt er kun Tilrejsende for Sommeren), og med dem arbejdede han; de var enige, og de hjalp til at forhale Lægtene, hvad Arbejderne nu ikke vil, og det er der næsten lige saa meget Arbejde med som med Losningen, da det gaar uafbrudt. Den Gang var Kronstadt bekendt for sin hurtige Ekspedition, og derfor kunde en mindre Fragt betale sig. Munden er nu lukket paa Stuverne, de tør ikke skynde paa deres Arbejdere, ellers kan de risikere at blive udvist. Der sidder allerede nu en, som har faaet seks Dages Arrest og derefter Udvisning, fordi hans Folk (der jo egentlig ikke er hans) yppede Klammeri i et Skib. En Styrmand tør heller intet sige; der er nylig en taget fra et Skib, som skal sidde arresteret en Maaned, fordi han sparkede til Arbejdere, der laa og sov i Arbejdstiden.

Da kullastede Skibe til Kronstadt maa regne med fra to til seks Dages Ophold paa Reden — siden de blev henvist til den lille Havn — og omtrent den dobbelte Lossetid, saa bor Fragterne sættes op, saa de svarer til Udgifter og Ophold dér paa Pladsen. Efter Stuverens Udtalelser vil deres Fordringer oven i Købet stige betydeligt til næste Aar.

Dampskibsfører.

Ismeldingstjeneste.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget et Eksempplar af »Bestemmelser angaaende Udvekslingen af Ismeldinger m. m. mellem Danmark og Tyskland«, hvis vigtigste Bestemmelser er følgende:

Mellem Marinebestyrelserne i Danmark og Tyskland er truffet Overenskomst angaaende Udveksling af Oplysninger om Isforhold og om Fyrskibes og Lystønders Inddragning og Udlægning.

Fra dansk Side iagttages følgende: Saa snart den danske Issignal-Tjeneste beordres sat i Virksomhed, sen-

der det meteorologiske Instituts nautiske Afdeling i Kjøbenhavn hver Morgen, med Undtagelse af Søn- og Helligdage, saa tidligt ske kan og altid forinden Kl. 9,30 Fm., Ismelding fra nedenstaaende danske Udkigsstationer til dei tyske Küstenbezirks-Amt III i Kiel, nemlig:

Helsingør, Kjøbenhavn, Dragør, Stevns, Gjedser, Hyllekrog, Kjelsnor, Albuen, Sprogø Vesterrende, Sprogø Østerrende, Revsnæs, Fornæs, Anholt, Læsø Østerby, Læsø Vesterø, Frederikshavn, Skagen.

Ismeldingerne omfatter Beretning om Isens Art og om Bejlingsforholdene. Saa snart den danske Issignal-Tjeneste beordres indstillet, ophører ogsaa Ismeldingerne til Tyskland.

Marineministeriet sender Reichs-Marine-Amt i Berlin telegrafisk Meddelelse om Inddragning og Udlægning af hvert enkelt af de danske Fyrskibe og Lystønder.

Fra tysk Side iagttages følgende: Saa snart den tyske Issignal-Tjeneste begynder, sender Küstenbezirks-Amt III i Kiel hver Morgen, med Undtagelse af Søn- og Helligdage, saa tidligt ske kan og altid forinden Kl. 9,30 Fm., Ismeldinger fra efternævnte Stationer til Meteorologisk Instituts nautiske Afdeling i Kjøbenhavn, nemlig:

Memel, Pillau, Neufahrwasser, Hela, Swinemünde, Greifswalder Oie, Arkona, Darsserort, Warnemünde, Travemünde, Marienleuchte, Westermarkelsdorf, Kieler Förde, Kaiser Wilhelms Kanal.

Paa samme Maade sendes Ismelding fra Küstenbezirks-Amt VI, Wilhelmshaven, fra efternævnte Stationer, nemlig:

Elbe; Neuwerk, Soen; Neuwerk, Elben til Cuxhaven; Cuxhaven, Elben, saa langt ses; Cuxhaven, Havn og Indløb; Neuhaus an der Oste; Brunsbüttelkoog, Elben; Brunsbüttelkoog, Kanalindløb og Havn; Glückstadt, Elben; Brunshausen, Elben; Altona, Elben og Havn; Hamburg, Elben og Havn; Harburg, Elben og Havn; Weser; Rother Sand; Rother Sand, Alte Jade; Hoher Weg, Weser; Bremerhaven, Weser; Brake, Weser og Havn; Bremen, Weser og Havn.

Saa snart den tyske Issignal-Tjeneste indstilles, ophører Ismeldingerne til Danmark. Reichs-Marine-Amt sender Marineministeriet telegrafisk Meddelelse om Inddragning og Udlægning af de tyske Fyrskibe og Lystønder.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Mattepenge.

Foreningen har tidligere skrevet om de Forsøg, som har været gjort fra de russiske Korneksportørers Side paa at ophæve eller reducere Mattepengene. Foreningen har nu bragt i Erfaring, at ogsaa Købmændene i Odessa nylig har vedtaget, at af det Beløb paa $\frac{3}{4}$ Kopek pr. 10 Pud, som Skibene betaler i Mattepenge, skal de betale $\frac{1}{4}$ eller $\frac{3}{10}$ Kopek til Børsforeningen. Eksportørerne begrundede denne Beslutning dermed, at Skibene maa betale en lignende Afgift i Nicolaijeff. Foreningen kender ikke til, hvorvidt det er lykkedes Nicolaijeff-Købmændene at gennemføre, at Skibene betaler en saadan Afgift; men den haaber, at Rederne vil modsætte sig dette Forsøg fra Odessa-Eksportørernes Side paa at reducere Mattepengene, saaledes at det ikke lykkes dem at belaste Rederne med Bidrag til Børsforeningen. Chamber of Shipping, Documentary Committee har udsendt Cirkulære herom til de britiske Redere med en Hensigt til dem om paa det kraftigste at modsætte sig denne Beslutning af Odessa-Eksportørerne.

Hvad man forstaaer ved Battens i Belgien.

I Anledning af en Disput i Belgien om hvad der forstaaes ved Battens, har Foreningen indhentet følgende Udtalelse fra en belgisk Trælastekspert: Ved Battens (Bastins) forstaaer man i Belgien al Last af $2\frac{1}{2}$ og 2 Tommers Tykkelse i alle Bredder og af 3 Tommers Tykkelse og $6\frac{1}{2}$ Tommers og mindre Bredder. Derimod regnes Last af 3 Tommers og større Tykkelse og 7 Tommers og større Bredde for madriers (Bjælker).

Forhøringsforhold i Puget Sound.

I Anledning af de fortvivlede Forhøringsforhold og de saakaldte Blodpenge, Kaptajnerne maa betale i de fleste amerikanske Havne for det Mandskab, som de forhyrer. tror Foreningen, at Rederne vil have Interesse af at blive bekendt med, hvad en Skibsfører var udsat for i Port Townsend.

Et norsk Skib ankom for en Tid siden til Port Townsend for at laste, og da den største Del af Mandskabet rømte under Opholdet, blev ny Folk engageret gennem Forhøringsfirmaet Sims & Levy (Indhavere af »New Sailors' Home«). Kaptajnen maatte betale disse en »shipping fee« af \$ 55.00 pr. Mand eller for 12 Mand \$ 660.00, men det blev samtidig aftalt, at hvis Rederen underskrev en Kontrakt, hvorved han forpligtede sig til i Løbet af de første tre Aar at engagere alt det Mandskab, han behøvede til noget af sine Skibe i Puget Sound, gennem ovennævnte Firma, skulde \$ 20.00 pr. Mand eller ialt \$ 240.00 refunderes ham. Kaptajnen fik udleveret en saadan Kontrakt, som imidlertid ikke var undertegnet af Forhøringsfirmaet og sendte den til Rederen, som efter at have undertegnet den sendte den til den norske Konsul i Port Townsend med Anmodning om at inkassere det ovennævnte Beløb paa \$ 240.00. Forhøringsfirmaet nægtede imidlertid at refundere noget Beløb under det Paa-skud, at Vedkommende, som havde truffet Aftalen med Kaptajnen, ikke havde nogen Bemyndigelse til at træffe saadan Aftale. Sagen blev saa overgivet til Foreningen, og den har saa gennem Konsulalet derude forsøgt at inkassere Beløbet, men da det efter anstillede Undersøgelser ansaas for haabløst at bringe Sagen ind for Domstolene, idet det ikke kunde bevises, at der var truffet nogen saadan Aftale, som paastaet af Kaptajnen, har Foreningen desværre været nødt til at lade Sagen falde. Det vil derfor i lignende Tilfælde være af Vigtighed, at Kaptajnerne sørger for at faa Vedkommendes Underskrift paa saadanne Kontrakter, som de afslutter, førend de sendes hjem til Rederen til Underskrift.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er der ikke indtraadt væsentlige Forandringer i nogen Retning, men Raterne er overalt mindst ligesaa gode som for en Uge siden. — Rusland skiber en Masse Korn, og saavel fra Sortehavet, Azow etc. som fra Østersøen finder der en meget livlig Eksport Sted. Nikolajeff har sidst betalt $\frac{8}{6}$ Dødvægt (udelukkende Korn) til London direkte, medens Azow genlog $\frac{9}{3}$ »any«, $\frac{9}{9}$ Hamburg. Fra Østersøen holder Raterne sig omkring $\frac{1}{1\frac{1}{2}}$ à $\frac{1}{2\frac{1}{4}}$ Hvedebasis fra Reval eller St. Petersborg til London eller Rotterdam, $10\frac{1}{2}$ d. Havrebasis fra Riga og 10 à $10\frac{1}{4}$ d. fra Windau eller Libau. En anselig Mængde Tonnage placeredes fra Østersøen for Korn, hvilket har forhindret Træfragterne i at dale, idet sidstnævnte synes lidt knappere. Det er derfor ikke udelukket, at Træfragterne kunde drives en Kende op. Kulfragterne til Østersøen viser ingen Forandring. Det østlige Marked er meget fast. Calcutta betalte saaledes $\frac{24}{3}$ for Jute til

Dundee og Saigon $\frac{26}{}$ à $\frac{27}{6}$ for Ris til én eller to franske Havne alt pr. November. Nordamerika er stille men fast. La Plata viser Tegn til en lille Bedring, da der er en Smule mere Begær efter Baade. Middelhavet ligger uforandret. Bilbao betalte sidst $\frac{4}{9}$ til Rotterdam. For Kul fra Cardiff betalles $\frac{6}{3}$ til Genua, $\frac{6}{1\frac{1}{2}}$ Port Said, $\frac{13}{}$ River Plate, alt pr. Oktober.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet dødt for mange Havnes Vedkommende og for de enkelte Ladninger, som er positive, bydes endnu lavere Rater, saa at Forholdene aller er daarligere end sidste Uge, og flere Sejlere henligger fragtledige i forskellige Havne uden at kunne anbringes. Den forestaaende Afslutning af Sejlads paa Nordhøtten for dette Aar bidrager yderligere til at forværre Forholdene, idet flere Redere ikke vil dirigere Skibe til disse nordlige Havne.

Danmark har enkelte Mellemturlaster, men Returlaster mangler, saa at der kun gores faa Forretninger, og Kornlaster er sjældne. Tyskland har enkelte mindre Kornlaster til Sydbotten og England. Rusland er mat paa Træ, medens der er enkelte Oljekagelaster fra Petersborg til Danmark. Finland og Bottenhavet ligger som anført yderst mat, og for de enkelte Laster til Themsens bydes saa lave Fragter, at Forretningen ligger stille. Vestsverig og Østnorge ligger fremdeles tomt.

Returfragter Vest fra ligger uforandrede til faste Fragtrater, og flere Sejlere gaar i Ballast efter Kul, medens Foderstofflaster er meget faa.

For de mindre Skibe har Fragtmarkedet i den forløbne Uge ikke forandret sig i nogen Retning, og det koster stort Besvær at faa placeret alle Skibe. Nogen Udsigt til en snarlig Bedring er der just ikke at øjne; Sverig søger endnu nogle Skibe for Sten fra Karlshamn og nærliggende Pladser til tyske Havne, ligeledes fra Lyskil. Fra Sundhavnene sluttedes et Par Ladninger Lervarer til Flensborg og Stettin men de udbyder iøvrigt kun til Finland, samt til Riga og Libau 4 M. Danmark havde enkelte Hvede- og Byglaster; fra Kjøbenhavn, hvortil der i Maanedens Slutning ventes et Par Hvededampere fra Amerika, sluttedes for Hvede til Nykjøbing F. og Vejle 10 Øre, Gøteborg $12\frac{1}{2}$ Øre, Falkenberg $13\frac{1}{2}$ Øre, Majs til Stege 8 Øre og Oljekager til Ystad 14 Øre.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Skandia«

afholdt d. 12. ds. ekstraordinær Generalforsamling.

Overretssagfører V. S. Salomonsen dirigerede.

Chefen for Firmaet Schach Steenberg & Co., Grosserer Erlandson, meddelte, at der til Generalforsamlingens Godkendelse i Anledning af Anskaffelsen af et nyt Skib forelaa Forslag om en Udvidelse af Aktiekapitalen fra 400,000 Kr. til 600,000 Kr.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Fra Sø og Land.

Chili-Salpeters Farlighed i Ildebrandstilfælde er blevet skabnesvangert for maugt et Skib, skriver »Hansø«. Salpeter er i og for sig et stabilt Stof, der i Folge sin Sammensætning ikke er udsat for Selvtaendelse, ja end ikke kan brænde, men naar det ophedes stærkt kan det afgive en stor Mængde af den ildnærende Luftart H₂ og derved selv blive i høj Grad ildnærende. Kommer der Brand i et Last- rum med Salpeter, lader den sig derfor ikke kvæle ved at lukke

Lastrummet tæt, men kan kun slukkes med Vand. Da Salpeter saaledes er meget farligt i Ildbrandstilfælde, man der vises den største Forsigtighed om Bord, og denne man indskæmpes Folkene paa det strengeste. Paa Grund af, at disse Forholdsregler ikke blev strengt overholdt, er det fremastede Skib »Nauarehos« blevet Offer for en Brand, hvilket en Dom i Bremens Soret viser. De store Fordringer til Paapasselighed, som Soretterne stiller i denne Henseende, kan tjene til Advarsel for de Skibsforere, som er beskæftiget i Salpeterfarten.

Foreren af »Nauarehos« er blevet dømt skyldig i Ulykken, fordi han ikke indtrængende nok har indskærpet sit Mandskab Ladningens Farlighed i Tilfælde af en Brand og Nødvendigheden af at overholde Forbudet imod Tobaksrygning. Den af Foreren valgte Fremgangsmaade, nemlig kun ved Begyndelsen af Ladningens Indtagelse at give de Folk, som var beskæftiget i Lasten, en saadan Meddelelse, var ikke tilstrækkelig. Det blev bevist, at adskillige af Folkene ikke havde hørt denne Meddelelse og ikke senere var blevet tilborlig instrueret, hverken af Kaptajnen eller af Styrmandene. Ulykken kunde have været undgaaet ved gentagen Advarsel og en nøje Forklaring af Forholdet for hver enkelt af Mandskabet. Desuden havde Kaptajnen ikke paa en indtruffen Helligdag draget Omsorg for at sætte Vagt ved Lugerne, (skønt han var afskåret fra at lade Lastrummet lukke ved at lægge Lugerne over paa Grund af nogle Foranstaltninger, som var truffet til Lettelse af Indladningen), hvad der let kunde være iværksat ved Aflossing af det tjenestefri Mandskab, under Tilsyn fra Kaptajnens eller Styrmandenes Side.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i August Maaned 1909. Der er anmeldt ialt 508 Havarier mod 529 i samme Maaned 1908, deraf 420 Dampskibe og 88 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 146, Sammenstød 159, Anløbning af Nodhavn 37, Maskinskade 50, beskadiget af Is 1, af Ild 28, af haardt Vejr 55, forskellige Aarsager 31, forladt 1. Ialt 58 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 48 samme Maaned 1907, deraf 20 Dampskibe og 28 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 32, Sammenstød 6, beskadiget af Is 2, af Ild 3, forsvundet 3, kænret 1, sunket 6, forladt 1, Kondemnation 4.

Diana, Dpsk. af Bremen, kom d. 11. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Kjøbenhavn med en Ladning Stykgods paa Grund paa Middeldgrunden; kom flot og at kaste af Ladningen.

En 3/masted Skonnert er d. 12. ds. kommet paa Grund ved Hjørnosund. Skibet, der har en Ladning Korn inde, har Assistance af Dampner »Activ« af Horsens.

Carl Mørk, 3/m. Skonnert af Thuro, kom d. 14. ds. paa Rejsen fra Dunkerque til Kolberg ved Læso i Kollision med 3/m. Skonnert »Schiller« af Arendal. »Carl Mørk« er indbragt hertil læk og med ovenbords Skade. »Schiller« er indbragt af Svitzers til Frederikshavn med Skade i Boven etc. (»Schiller« var kullastet fra Boness til Kjertemünde).

Angel B. Perez, Dpsk., der d. 10. ds. grundstødte paa Sydspidsen af Lolland, er bragt flot og er under Ledsagelse af to Svitzerbaade bragt til Stettin.

Margrethe Russ, Dpsk. af Hamburg, kom Natten til d. 15. ds. paa Rejsen til Riga paa Grund paa Ravnegrunden. Flot uden Assistance.

Emma, Skonnert af Dragor, er paa Rejsen fra Sverige til Vejle med en Ladning Granit indløben læk til Ronne, og losses sin Ladning dér for Reparation.

Svanen, Skonnert af Barsebæk, har paa Rejsen til Horsens med en Ladning Rug været paa Grund paa Borgs Knob. Skibet kom flot uden Assistance og er ankommet til Horsens.

Anna, Galease af Vejle, sprang læk i Søen d. 15. ds. mellem Æbelø og Bjørnsknude. Skibet sank hurtigt. Besætningen blev reddet af Motorbaaden »Juelsmünde«. Skibet bliver sandsynligvis Vrag, da der har staaet temmelig høj Sø, og det er en Del ituslaet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fornyelig blev et nyt Skib sat i Vandet fra Skibsbygmester J. Ph. Jørgensens Værft paa Thuro. Skibet, der skal rigges som 3/m. Skonnert, maaler 205 Brutto Reg. Tons; det skal føres af Skibsfører Jens Mouritzen (tidligere Forer af Sk. »Confidence«) og bliver hjemmehørende paa Thuro. Mægler R. W. Rasmussen bliver bestyrende Reder for det ny Skib, der fik Navnet »Fyn«.
(»Svendb. Amtstid.«).

Kjøbenhavns Skibssalg-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 Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon».

Løvstræde 9.

Telefon 6076.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankore, Krankæder, Staaltrusser, Koojer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, afg. Antwerpen 17./10. til Petersborg. — Alexandra, Nielsen, ank. Havre 17./10. — Algarve, Borries, ank. Sevilla 17./10. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 16./10. — A. N. Hansen, Pnask, pass. Brunshüttel 17./10. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Lissabon 16./10. — Arkansas, Petersen, pass. Dunnethead 7./10. for New York. — Arno, Struberg, pass. Gibraltar 17./10. hertil. — Aurora, Fischer, afg. Antwerpen 13./10. til Bordeaux. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Holtenau 15./10. for Rotterdam. — Beira, Lunge, pass. Quessant 14./10. for Valencia. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 12./10. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Genoa 17./10. — Christian IX, Holm, pass. Brunshüttel 18./10. hertil. — Dagmar, Bogvad, afg. Tarragona 16./10. til Denia. — Douro, Soberg, afg. Porto 16./10. hertil. — Esbjerg, Strufve; ank. hertil 18./10. — Florida, Andersen, afg. Savannah 30./9. til Bremen. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 18./10. — Garonne, Kromann, ank. Kotka 14./10. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 13./10. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 9./10. til New York. — Heugest, Munk, afg. La Rochelle 16./10. hertil. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 16./10. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Brunshüttel 17./10. for Antwerpen. — Jolantha, Simonsen, afg. Havre 17./10. hertil. — Kansas, Mikkelsen, pass. Brunshüttel 17./10. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 7./10. hertil. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 15./10. til Reval. — Kursk, Gommessen, pass. Brunshüttel 15./10. for Antwerpen. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 17./10. — Loire, Craignou, pass. Holtenau 18./10. hertil. — Louise, Kruse, ank. hertil 14./10. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 12./10. hertil. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, ank. Petersborg 7./10. — M. G. Melchior, Hardt, ank. hertil 18./10. — Moskov, Rasmussen, ank. Petersborg 13./10. — Morso, Oest-Jacobsen, passeret Brunshüttel 17./10. for Oporto. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Piraus 16./10. til Salonica. — Nordjylland, Jacobsen, afg. Riga 16./10. til Antwerpen. — O. B. Sahr, Frisette, pass. Brunshüttel 16./10. — for London. — Omsk, Lepper, afg. Libau 16./10. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 12./10. fra Kristiania. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Kristiansund 17./10. til New York. — Perm, Christensen, pass. Brunshüttel 18./10. til Libau. — Pregel, Iversen, afg. Dunkerque 16./10. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Riga 18./10. — Saxo, Gotthardt, ank. Pillau 16./10. — Seine, Dampt, ank. Bordeaux 11./10. — Thyra, Mikkelsen, afg. herfra 17./10. til Arendal. — Tiber, Bech, afg. Lissabon 14./10. hertil. — Tyr, Thumming, ank. hertil 18./10. — Texas, Lissner, afg. Buenos Aires 14./10. til Hull. — United States, Wulff, afg. New York 14./10. hertil. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 15./10. — Karin, Rydberg, ank. Stettin 15./10. — Vadsø, Paulsen, afg. Manchester 13./10. til Liverpool.

Heimdahl, Annie, Leth, afg. Ørnskjoldsvik 10./10. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Karrebæksminde 18./10. — Martha, Christensen, ank. Stockholm 14./10. — Elna, Ratje, afg. West Hartlepool 17./10. — Therese, Pedersen, afg. Grangemouth 15./10. — Simone, Møller, afg. Tyne Dock 11./10. — Jeanne, Løffler, ank. Riga 16./10. — Vera, Riso, ank. Granton 15./10. — Daisy, Lage-sen, ank. Stockholm 13./10.

Frem, Austa, Bagger, ank. Kiel 17./10. — Freja, Nielsen, ank. Riga 16./10. — Vera, Thing, afg. Libau 12./10. til Antwerpen.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, pass. Kjøbenhavn 18./10. for Rotterdam. — Skulfaxe, Viland, ank. Ghent 17./10. — Rinfaxe, Faber, ank. Libau 14./10. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Leith 17./10. til Kjøbenhavn.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, aff. Blyth 15./10. til Lübeck. — London, Bom, afg. Grangemouth 14./10. til Swinemünde. — Paris, Tholander, afg. Antwerpen 16./10. til Aarhus. — Berlin, Krogh, ank. Ymuden 17./10.

Mercur. Wien, Køcs-Hansen, afg. Rotterdam 16./10. til Blyth. — Bryssel, Baas, ank. Methil 15./10. — Roma, v. Thun, ank. Horsens 11./10.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Libau 12./10. — N. F. Hoffding, Petersen, ank. Dunkerque 14./10. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Burntisland 16./10. — I. D. S. Adolph, Poulsen, pass. Kjøbenhavn 14./10. nordg. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Burntisland 15./10. — T. M. Werner, Hansen, Holm, afg. Frederikshavn 17./10. — Ajax, Brorson, afg. Danzig 14./10. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Himango 16./10. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Hull 17./10. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Narva 14./10. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Rouen 15./10. — Peter Willemoes, Albrechtsen, ank. Ypila 16./10. — G. Koch, Jørgensen, afg. Ripola 14./10. — Hans Tavsén, Klaborg, afg. Blyth 16./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Grangemouth 15./10.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Petersborg 10./10. til Boness. — Brattingsborg, Svanson, afg. Tyne 8./10. til Archangel. — Flynderborg, Andersen, ank. Petersborg 10./10. — Fredensborg, Fischer, ank. Libau 9./10. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Blyth 10./10. til Kronstadt. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Terneuzen 13./10. — Kronborg, Jensen, ank. Barry 10./10. — Rosenborg, Schultz, afg. Kjøbenhavn 15./10. til Windau. — Skanderborg, Jensen, afg. Newport 8./10. til Livorno. — Stegelborg, Lund, afg. Kjøbenhavn 13./10. til Petersborg. — Stjerneborg, Lund, ank. Ghent 14./10. — Soborg, Hansen, afg. Sunderland 12./10. til Algier. — Urnienborg, Schmidt, ank. Terneuzen 14./10.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldberg, Orbeck, ank. Petersborg 11./10. — Klampenborg, Winther, ank. London 12./10. — Marselisborg, Larsen, ank. Genitschek 9./10. — Silkeborg, Pedersen, afg. Kjøbenhavn 13./10. til Wasa. — Skodsborg, Agerlin, afg. Petersborg 5./10. til Garston. — Tuborg, Schmidt, ank. Parnau 15./10. — Ulfborg, Møllerup, afg. Bougie 8./10. til Huerva. — Vordingborg, Palsbo, ank. Memel 10./10.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Hull 9./10. — Dansborg, Kthl, afg. Port Talbot 9./10. til Huerva. — Jægersborg, Larson, ank. Grangemouth 7./10. — Kallundborg, Nielsen, afg. Narva 9./10. til Brugge. — Taarnborg, Matzen, afg. Petersborg 9./10. til Terneuzen.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Riga 12./10.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Libau 13./10.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Terneuzen 14./10.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Archangel 30./9. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Libau 6./10.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Riga 11./11. til Rotterdam.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, afg. Blyth 16./10. til Reval.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Leith 12./10. — Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 9./10. — Nivingston, Svendsen, afg. Reval 13./10. til Rotterdam. — Newton, Andersen, ank. Pertusola 14./10. — Washington, Nielsen, ank. Harburg 14./10.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Calais 15./10. — Russia, Poulsen, ank. Stockholm 15./10. — Carl Hecksber, Starck, ank. Petersborg 15./10. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 3./10. — Normannia, Erichsen, ank. Petersborg 3./10. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 3./10. — Canadia, Jespersen, ank. Havre 5./10. — Livonia, Skov, ank. Kronstadt 15./10.

Østersøen. Cimbrja, Paulsen, afg. Leith 5./10. — Patria, Dam-Larsen, ank. Kronstadt 15./10. — Gratia, Sørensen, afg. Korsør 13./10. — Astoria, Neergaard, ank. London 30./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Kronstadt 15./10. — Gallia, Nielsen, ank. Brahestad 11./10. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Rotterdam 12./10. — Sarmatia, Pedersen, afg. Rouen 13./10. — Kolonia, Rasmussen, ank. Trångsund 12./10.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Ripola 11./10. — Granaria, Nielsen, ank. Filadelfia 9./10. — Carbonia, Mathiesen, ank. Methil 15./10. — Estonia, Winekler, ank. Pillau 15./10.

Dan. Pionia, Hansen, ank. Rotterdam 14./10. — Selandia, Troensegaard, ank. Nystad 12./10. — Seculia, Jensen, afg. Cardiff 13./10. — Frumentia, Andersen, ank. Novorossisk 16./10. — Boscia, Skovgaard, ank. Stettin 16./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 2./10.

Torm. Sara, Jensen, afg. Reval 16./10. til Rotterdam. — Helene, Sørensen, ank. Rotterdam 14./10. — Agnete, Petersen, afg. Riga 11./10. til Rotterdam. — Hermia, Hansen, afg. Blyth 13./10. til Karrebeksmünde. — Alice, Schultz, afg. Tyne 13./10.

Ostasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 12./10. til Pukow. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 11./10. til Singapore. — Indien, Berg, afg. Port Said 4./10. til Liverpool. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 3./10. — Baudou, Thomson, afg. Middlesbrough 16./10. til Antwerpen. — Pagan, Knudsen, pass. Perim 7./10. for Colombo. — Samui, Licht, afg. Bangkok 14./10. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Rann, ank. Genoa 15./10. — Bintang, Gabe, ank. Göteborg 15./10. — Cambodia, Christensen, afg. Delagoa Bay 30./9. til Christmas Island.

Vestindisk Afdeling: St. Thomas, Hansen, afg. Portland 10./10. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. Paramaribo 12./10. til St. Thomas.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Rosario 6./10. til St. Lucia. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Manchester 14./10. til Piræus. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, afg. Campbellton 15./10. til Belfast. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Chatham 14./10. til U. K. — Helmer Moreh, Thorsøe, afg. Miramichi 13./10. til Belfast. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 6./10. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Ghent 15./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 7./10. til London. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 7./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 8./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kronstadt 15./10. til Papenburg. — Newa, Dahl, ank. Libau 6./10.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Tyne 16./10. til Neufahrwasser. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. London 13./10. — Ove Gjedde, Jans, ank. Libau 10./10.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, pass. Deal 15./10. til Riga. — Nancy, Nielsen, ank. Bristol 16./10. — Nautik, Nielsen, afg. Denia 14./10. til Valencia. — Nordsoen, Skov, ank. Blyth 16./10. — Gerda, Iversen, ank. Abo 14./10. — Fylla, Christensen, ank. Boston 16./10. — Cito, Jepsen, afg. Gibraltar 15./10. til Bristol. — Napoli, Brinch, ank. Sharpness 15./10. — Bodil, Uldall, ank. Hernösand 15./10. — Nerma, Schiff, afg. Esbjerg 16./10. til Hamburg. — Alfa, Sørensen, ank. Esbjerg 15./10. — Laura, Pedersen, ank. London 15./10. — Hebe, Gregersen, afg. Almeria 15./10. til London. — Inger, Larsen, pass. Helsingør 13./10. for Helsingør. — Johanne, Thøgersen, ank. Windau 16./10. — Karla, Nielsen, ank. Yarmouth 15./10.

Æra. Energi, Svane, ank. Leith 14./10.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Holmsund 14./10. — Ingrid, Wiather, ligger i Kjøbenhavn. — Fanny, Eriksen, ank. St. Nazaire 13./10. — Lilly, Nielsen, pass. Hottonan 16./10. for Emden. — Alexy, Lorentzen, ank. Bordoaux 4./10. — Dagny, Sørensen, afg. Santander 14./10. til Rotterdam. — Mary, Clausen, afg. Aarhus 16./10. til St. Brieux.

Sejlskibe.

Æro. Aerial, Christensen, ank. Frederikshavn 15./10. — Kiane, Christensen, ank. Stettin 15./10. — H. H. Petersen, Christensen, ank. St. Valery en Caux 15./10. — Bien, Petersen, ank. Vojle 13./10. — H. C. Grube, Svane, ank. Laguna del Carmen 13./10. — Marthing, Friis, ank. Westbay 14./10. — Adele, Koch, ank. Warnemünde 14./10. — Marie, Petersen, ank. Ronne 13./10. — Ludvig Bramsen, ank. Falmouth f. O. 16./10. — Kathinka, Olsen, ank. Rudkjøbing 16./10. — Neptun, Jensen, ank. Bandholm 16./10. — Hebe, Clausen, ank. Libau 16./10. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Oporto 15./10. — Phoenix, Rasmussen, ank. Pillau 16./10. — Fuglen, Christensen, pass. Walmer 12./10. — I. Koefoed, Andersen, ank. Island Weit 13./10. — Herkules, Bager, ank. Aalborg 16./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 19. Oktober 1909. — Højesteretsdom. — Kul-løsning i Kronstadt. — Ismeldingstjeneste. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Frøgtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

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 Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 637, Telegramnr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

**Skibs-
Provlanteringshandlere.**
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., Holborgsgade 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.

Drager, G. W. Møller, Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryningsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Kjøbenhavns

Navigationsskole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af St. Annæ Plads
Telf.: Palæ 123 x.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Hill-Madsen^s
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 0, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garantierar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditorer.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmströmer.“

Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsroderi,
Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpshorg“.
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksbl. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Sønger).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Drager.

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.

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 omdelles ved Postvænets 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 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 81.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. Oktober 1909.

16. 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 Paalt
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.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
er nu stationeret i Kjøbenhavn og tilbyder Assi-
stance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure,
no pay«. Baadens Telegramadresse er:
Telf. 3206. „URÆD“, Kjøbenhavn. Telf. 3206

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træslibunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HÖLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statabanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.: „Danskelloyd“
Holberggade 4, Telefon 1159 og 6177.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Den Kjøbenhavnske SØ-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
egnet Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditrafikringer, til billige faste
Præmier. Agenter i de fleste Provinnsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22. Copenaure 42

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
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY AT THE SAME TIME.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

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.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
Københ. C. Telf. H. 1728.

Skib til Salg.
En Galease, 18 Netto, 23
Brutto Tons, laster 1000 Cent-
ner, godt udhalet med alt
Tilbehør til Stenfiskeri, bygget
af Eg i Rødvig 1898, sælges
billig, naar Handel kan ske
snarest ved Henvendelse til
Otto Kraghs Eft.
Nakskov.

IDEAL" MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besøræes.

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
„Smith, Cronstadt“ „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

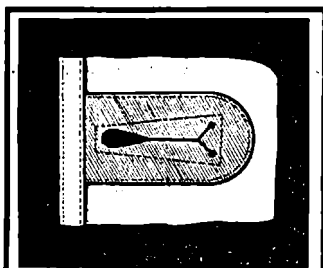
Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Koføed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

Sømandshøjskolen
i Svendborg.

Kursus Novbr.—April saa-
vel for Befarne som for Be-
gyndere. 30 Kr. maanedlig
for Ophold og Undervisning.
Nærmere ved Henvendelse til

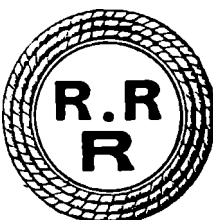
Vilh. Rasch,
Forstander.

De private Assurandører lim.
i København
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.**



Ny Knaphuller i Olieøj
fra
Olskinds Olieøjfabrik
Ny Opfindelse — Patent
Opfindelsens Vigtighed anerkendt af
alle Autoriteter og Forbrugere.
Olskind: Kvalitet 1909 er
slidstærk og tæt.
Tag ikke Imod andre Mærker Olieøj.

Cand. pharm. **Johan Harrsen, Kastrup, Amager**



Randers Rebslaeri
Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Solvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Dr. med. **Goldschmidt,**
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32. 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

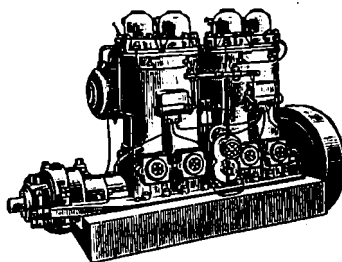
H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frægtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i København: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlboltermann, København.



Lysekil Motoren „SKANDIA“
er den bedste og billigste
Skibsmotor.
— Aarstilvirkning over 10000 HK. —
Fartøjer af Staal og Træ
Lysekils mek. Verkstads A/B
(Skandinaviens
største Skibs- og Baadmotorfabrik.)
Ingeniør **Helge Stabell**
Hobrogade 10. København Ø.
Telf. Øbro 1938 x. Telegramadr. „Skibstabel“

Tuborg
Pilsner
er bedst!

En Skibsinspektør

og 2 à 3 Dampskibsførere søges til et nydannet Dampskibs-
selskab i Udlandet. Vedkommende maa kunne interessere sig
i Selskabet med en passende Kapital.

Billet, nrk.: „383“, med nærmere Oplysninger, samt Op-
gave over disponibel Kapital bedes indlagt paa dette Blads
Kontor.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.
Stiftet 1780. Aktiekapital Kr. 200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinser.
Post-Adresse: **Gammel Strand 34.** Telegram-Adresse: **Kongelige Søassurance.** Telefon Nr. **124.**

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.
Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Solvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleumsmotorer.

Kjøbenhavn, d. 22. Oktober 1909.

Skoleskibet »Viking«. 64 Mænd og Kvinder, hvis Sonner gør Tjeneste om Bord i »Viking«, har i Folge R. B. tilstillet Bestyrelsen for »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd« følgende:

»Vi Forældre, hvis Sonner er under Uddannelse i Skoleskibet »Viking«, føler Trang til offentlig at rette vor Tak til Skoleskibets Bestyrelse, for den udmærkede Maade vore Sonners Opdragelse ledes paa.

Efter en vellykket Rejse ligger »Viking« for Tiden i Hamburg, vore Sonner er hjemme i Besøg, og vi hører med Glæde, at der hersker almindelig Tilfredshed, og at Tonen om Bord er som den bør være mellem unge Mennesker, der opdrages til senere i Livet at have Ansvar i overordnede Stillinger.

Som de nærmest interesserede i Elevernes Ve og Vel tillader vi os, gennem disse Linier, at udtrykke vor Tak til, og fulde Paaskønnelse af Bestyrelsens store uegennyttige Gerning til Gavn for vore unge Sonners Udvikling og til Ære for Danmark.

Kolera paa en dansk Skonnert. Gibraltar, 18. Oktober. (Ritz. Bur.) Den britiske Dampers »Mandalay« rapporterer at have haft Forbindelse med 3-mastet Skonnert »Venus« af Thuro, paa Rejse fra Neapel til Gibraltar. »Mandalay« havde truffet Skonnerten paa 36° 17' N. Br. 4° 9' Ø. Lgd. med Nodflag hejst. Den rapporterede, at Kaptajnen var død og to Matroser syge, anlagelig af Kolera. Paa Forespørgsel om de kunde føre Skibet i Havn, svarede Ja. Der var fem Matroser om Bord.

Vi har modtaget Nautisk Almanak for Aaret 1910, udgiven af I. A. D. Jensen.

Ud over de sædvanlige astronomiske og nautiske Data, Søvejsreglerne etc., indeholder den foreliggende Aargang en Fortegnelse over Tidssignaler (1909), telegrafiske og telefoniske Signaler, synlige Signaler og Lydsignaler, samt en Oversigt over Tidsregningen i forskellige Stater.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, d. 20. Oktober. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 3,500 Kr med Renter for Bjergning af Damperen »Van Dyck« af Antwerpen, der d. 26. Maj d. A. grundstødte tæt Nord for Enkosten ved Smaagrundene i Hollænderdybet.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 55/1909, afsagt d. 28. Juli 1909. Kjøbenhavns Havnevesen mod A/S. »Det forenede Dampskibsselskab«.

Den 9de Maris d. A. Kl. 6. Form. afgik Isbryderen »Sleipner«, tilhørende Citanterne, Kjøbenhavns Havnevesen, fra Toldboden for, da Farvandet var opfyldt af Is, at issistere forskellige Skibe op gennem Sundet; blandt disse Skibe var den de Indstævnte, A/S. »Det forenede Dampskibsselskab«, tilhørende Damper »C. P. A. Koch«, der fulgte efter »Sleipner«, da denne gik ud. Begge Skibes Maskiner arbejdede med fuld Kraft, og »Sleipner« gik temmelig let gennem Isen, der kun var letlere blaa Is, medens »C. P. A. Koch« fulgte efter, holdende en Af-

stand af c. 2 à 3 Kabellængder. c. Kl. 7,15 mødte »Sleipner« pludselig fastere Is, og dens Fart sagnedes stærkt, uden at den dog standsede helt. Da dette skete gav Kaptajnen paa »Sleipner« med Maskintelegrafens Ordre til Maskinen om at forcere Farten fremefter, men gav intel Signal til de efterfølgende Skibe. Dens Maskine vedblev at arbejde fremefter. »C. P. A. Koch«, hvis Afstand fra »Sleipner« paa dette Tidspunkt vel var den forannævnte, vedblev at gaa frem med samme Fart, indtil den var c. 1 Kabellængde fra »Sleipner«, og først da blev der om Bord i »C. P. A. Koch« slaaet fuld Kraft »Bak« paa Maskinen; samtidig blev Roret lagt haardt Bagbord for at forsøge at løbe Skibet ind i Isen til Styrbords Side, men da »C. P. A. Koch«s Stævntørnede mod Iskanten, sattes Forskibet over mod Bagbord. Roret lagdes nu haardt Styrbord for om muligt at sætte Skibet ind i Isen paa Bagbords Side, dette mislykkedes imidlertid ogsaa, og da Farten endnu ikke var taget af »C. P. A. Koch«, tørnede den straks efter med Stævnen mod »Sleipner«s Bagbords Laaring, hvorved der tilføjedes Isbryderen en Del Skade paa det Opslaaende, medens »C. P. A. Koch« ikke led nogen Skade.

Under denne Sag søger nu Citanterne de Indstævnte til Erstatning af den ved Sammenstødet paa Isbryderen forårsagede Skade, der uimodsagt er opgjort til 3,000 Kr., tilligemed Omkostningerne ved Afholdelse af en Synsforretning til Skadens Konstatering: Kr. 75.50, med Renter og Sagens Omkostninger. Til Støtte for denne Fordring har de anbragt, at Skylden for Sammenstødet udelukkende maa lægges paa »C. P. A. Koch«, da dette Skib gik med for stærk Fart, holdt sig for nær ved Isbryderen og ikke hurtig nok slog »Bak«, da »Sleipner«s Fart sagnedes af Isen. Overfor de Indstævntes Anbringende om, at der burde være givet Signal fra Isbryderen under den nævnte Situation, har de hævdet, at der ikke findes hverken noget udtrykkeligt Paabud eller har dannet sig nogen Kulyme i denne Henseende.

De Indstævnte har derimod paastaet sig frifunden og tillagt Sagens Omkostninger, idet de gør gældende, at Skylden for Sammenstødet maa lægges paa Isbryderen, da denne, der havde Føringen, burde have givet et Signal, da dens Fart sagnedes. De har tillige anført, at et Signal bestaaende i tre Stød i Dampfløjtén i et Tilfælde, som det omhandlede, er sædvanligt, idet de antager, at »Sleipner«s Fart praktisk talt var standset. De har endvidere benægtet, at »C. P. A. Koch« gik for hurtigt; den maatte nemlig, efter at det havde vist sig, at den ikke med »langsom Fart« eller »halv Kraft« kunde følge Isbryderen, gaa med »fuld Kraft« for at følge den.

Da der ikke findes offentliggjort noget Reglement for Sejladens med Skibe, der benytter den paagældende Isbryders Assistance, ligesom det maa, antages, at der ej heller paa anden Maade er bleven givet de efter »Sleipner« følgende Skibe nogen Instruktion om, hvorledes de havde at forholde sig under Sejladens efter den, findes det i allerhøjeste Grad at have været en Pligt for »C. P. A. Koch« at have den største Opmærksomhed henvendt paa »Sleipner« og dens Bevægelser, og straks, naar »Sleipner« sagndede Farten, foretage passende Manøvrer for at undgaa Paasejling. Da det nu efter det Foreliggende findes at maatte antages, at »C. P. A. Koch« tidligere end sket kunde have slaaet »Bak« og foretaget de til Afvendelse af Kollisionen fornødne Manøvrer, maa Hovedskylden for Sammenstødet lægges paa dette Skib, der var det indhentende Skib.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Signalering fra Isbryderen, har det ikke alene ikke paahvilet Foreren af denne at give det ommeldte Signal af tre Stød i Dampfløjtén, men han maa endog anses at have været uberettiget til at give dette Signal, der under de foreliggende Forhold vilde have været ganske misvisende, da det i Følge de internationale Søvejsreglers Artikel 28 betyder: »Min Maskine bakker med fuld Kraft«. Derimod findes

Føreren af »C. P. A. Koch« ikke at have været uberettiget til at vente, at der fra »Sleipner« i Overensstemmelse med de internationale Sovejsreglers Artikel 29 var blevet givet et eller andet Signal til de efterfølgende Skibe, hvilket de foreliggende Omstændigheder maatte kunne siges at fordrer. Skaden findes derefter, da Isbryderen ikke kan siges helt fri for Skyld, at burde fordeles saaledes, at de to Tredjedele af det af Citanterne indtalte Beløb maa bæres af Damperen »C. P. A. Koch«, medens den ene Tredjedel maa falde paa Isbryderen. Da det paastævnte Beløb er Kr. 3,075.50, udgør to Tredjedele heraf Kr. 2,050.33, der saaledes vil være at udrede af de Indstævnte med Renier som paastaat.

Sagens Omkostninger findes at burde oplæves.

Skibshypothekvæsen.

Op dette i den sidste Tid i Tyskland saa meget drøftede Thema har »Hamburger Beiträge« fra en Tramp-reder modtaget nedenstaaende Udtalelser, som fortjener at blive kendt. Det ovennævnte Blad bemærker dertil, at Skrivelsen viser, at i Spørgsmaalet om Skibshypothekvæsen stemmer de smaa Rederiers Interesser ganske overens med Stor-Rederierne, medens det iøvrigt fremgaar af Skrivelsen, at ogsaa uden Skibshypothekbanker er det paa ingen Maade vanskeligt for den mindre Reder at opnaa Kredit; snarere kan der desværre, som efterfølgende Meddelelser vil vise, allerede nu forekomme Overdrivelser:

»Overfor den Paastand, at der skulde være en væsentlig Forskel mellem de smaa Rederiers Anskuelse om Skibshypothekbankerne og Stor-Rederierne Standpunkt, ønsker jeg at betone, at jeg, og med mig en hel Række Tramp-Redere, staar nojagtig paa det selvsamme Standpunkt som Stor-Rederierne. Ja vi holder endogsaa den ved Stiftelsen af en Skibshypothekbank betraadte Vej for saa ulykkebringende, netop for de mindre Rederier, at vi med alle Midler vil modarbejde, at dette Uvæsen skal finde videre Indgang i Tyskland. Allerede nu beviser Indførslerne i forskellige Skibsregistre, at det er muligt uden nogensomhelst egne Midler ved Hjælp af Hypotheksystemet at grunde et Rederi. At et saadant Rederi paa Grund af den uhyre Rentebyrde selv i normale Tider ikke kan arbejde til nogen Nytte, siger sig selv, og at en saadan Belastning i daarlige Tider bliver skæbnesvanger, er lige saa indlysende.

»Hamburger Nachrichten« har i sin Udgave for 15. August bragt nogle udvalgte Eksempler paa, at Skibe har været belastet med Hypotheklaan langt ud over deres Værdi. Jeg kan supplere denne Liste: To i Stettin hjemmehørende Skibe af 2,800 Tøns Bæreevne og en Alder af 11 og 7 Aar, der i Dag har en Taksationsværdi af henholdsvis 180,000 Mk. og 245,000 Mk., er i Følge Registret belastet med 280,000 Mk. og 287,000 Mk., altsaa ganske betydeligt over deres Værdi. Hvad, der derved imidlertid er det mest beklagelige, er den Kendsgerning, at de sidste og altsaa usikreste Hypotheklaan er ydet af Kaptajner, der ojsynlig har købt deres Stilling paa den Maade. Dertil udviser begge Skibe ikke blot én Kaptajn som Hypothek-kreditor, men hvert af dem tre efter hinanden, hvilket tjener som Bevis for, at en saadan ulykkelig Kaptajn ikke en Gang har kunnet sikre sig sin Stilling ved en Pengeanbringelse, men har maattet forlade Skibet uden at have faaet de anbragte Penge tilbage.

Den ene Damper viser som Hypothekregistrering:

som 4 Post	25,000 Mk.	for en Kaptajn N. N.
- 5 -	25,000 Mk.	for en Kaptajn X. X.
- 6 -	30,000 Mk.	for en Kaptajn Y. Y.

Den anden - 4 -	25,000 Mk.	for en Kaptajn A.
- 7 -	25,000 Mk.	for en Kaptajn B.
- 8 -	16,000 Mk.	for en Kaptajn C.

Man forestille sig en Gang en saadan Kaptajns Nodstilling: Da han er afskediget, har han ingen Indtægter. Hypothekpengene tilhører for Størstedelen ikke ham selv, men Slægt og Venner har laant ham dem, og han skal betale Renterne, uanset om Rederiet giver Udbytte eller ej.

Det maa betegnes som uhort, at den afskedigede Kaptajn ikke straks faar de Penge tilbagebetalt, som han har anbragt i Skibet for at opnaa en Stilling og ingenlunde som en Kapitalanbringelse; men at fremdeles ny Summer og ny Belastning kan opdrives og dynges paa det overbebyrdede Skib, trods dettes stedse fremadskridende Værdiforringelse og trods det, at Rederen maa vide dette.

Heldigvis er Eksempler af denne allerværste Sort dog sjældne i det tyske Rederierhverv; men de findes dog, og kun vidtgaaende Oplysninger til alle Kaptajner og andre Interesserede kan dæmme op for denne Kræftskade i den tyske Skibsfart. Man vil maaske svare mig, at Kaptajnen jo kun behøver at opsig sine Penge for at faa dem tilbage. Ja dette var ubetinget rigtigt, hvis Pantsætningen var holdt indenfor de normale Grænser, men i Tilfælde som de foreliggende, kunde en saadan Opsigelse jo kun føre til, at Manden straks fuldstændig mistede sine Penge; og det vilde gaa andre Folk paa samme Maade. Et Andragende om Tvangsauktion kan en saadan Reder imødesee med stor Ro, thi naar Auktionen har fundet Sted, er han fri for alle efterfølgende Hypotheker, og tilmed maa Andrageren smukt sørge for, at de forudstaaende Hypothekposter bliver behørig dækket. Med andre Ord: Naar der ikke indtræder et ganske særligt »Held«, som f. Eks. Skibets totale Forlis, saaledes at Forsikringen maa betale, saa kan Kaptajnen saa temmelig anse sine Penge som tabt lige fra det Øjeblik af, da de blev indskrevet.

Skibsførerforeningerne skulde ved omfattende Oplysninger saa indtrængende som muligt drage Omsorg for, at denne Slags Hypothekvirksomhed ikke blev paaagtet fra Kaptajnernes Side. Men ogsaa paa anden Maade maatte denne Trafik reguleres, saaledes at der blev dannet en sund Basis for Rederierhvervet, og i Særdeleshed for de mindre Tramp-Rederier, og herved kom man maaske ogsaa Roden til det Onde, som for en stor Del har forarsaget de slette Tider for Søfarten, til Livs.

Der burde ved internationale Overenskomster fastsættes en Maksimumsgrænse for Hypotheklaan i Skibe, for hvilken disses Byggeværdi burde danne Grundlaget, og en aarlig Amortisation af 10 pCt. maatte være en Betingelse.

Da vilde Rederne uden Vanskelighed kunne overholde ikke at acceptere ufornuftige Fragter, ingen korresponderende Reder vilde da alene paa Grund af Provisionen lade sine Aktionærers Skibe sejle, ingen Spekulant vilde bestille Skibe, naar han ikke havde de dertil nødvendige Penge, og intet Værft behøvede da mere at lade store Beløb blive indestaaende i de Skibe, som det byggede for andre, hvilket nu fornylig er sket med et Østersøværft ved Overtagelsen af en større Bestilling. Skibsbyggeriet vilde ikke tabe ved dette, og Skibsfarten ikke hæmmes deraf, men blive sund, og de vilde Skud, som vi desværre i den senere Tid saa ofte har set skyde frem, vilde blive stækket. Men vel at mærke, nationale Love kan ikke gøre dette, det kan kun opnaas ved internationale Overenskomster, og hvis f. Eks. Tyskland, England, Frankrig, Norge, Sverige, Danmark, Belgien og Holland vilde træffe saadanne Overenskomster, saa vilde Skibsfarten allerede være væsentlig bedre stillet end nu.◊

Fragtmarkedet.

I et Par Retninger har de hjemgaende Markeder yderligere bedret sig en Kende i Løbet af Ugen i første Række Østen, dernæst Nordamerika, medens det om ingen af de øvrige Markeder kan siges, at de ligger svagere. Det er navnlig glædeligt at se, at Nordamerika, hovedsagelig Bomuldspladserne, viser lidt mere Efter-spørgsel, selv om der skal betydeligt mere til, inden Forholdene kan kaldes tilfredsstillende, men det er i hvert Fald et Skridt i den rigtige Retning. Savannah betalte saaledes indtil 28/ for Bomuld alene til Manchester eller Liverpool pr. Oktober, medens Golfen betalte 30/, Wilmington 22/6. For Tømmer fra Golfen til River Plate sluttedes til 95/ pr. November/December. Det bedste Marked for Tiden er ubetinget Østen, hvorfra der ligefrem er Mangel paa Oktober og November Tonnage, og Befragterne har derfor maattet lægge paa Raterne for at lokke Ballast Tonnage ud fra Evropa. Dette, at store Baade gaar ballastet ud gennem Suez Kanalen, gavner baade Middelhavet og Sortehavet etc., saa at disse Markeder ligger støt. Fra Wladivostock betaltes 29/ à 30/ for Bønner til U. K. eller Kontinentet pr. November, 28/6 pr. Januar/Februar. For Ris fra Saigon pr. 1—15. November sluttedes der til 29/9 til to franske Havne, medens Bombay paa samme Position betalte 19/6 Dødvægt én Lossehavn U. K. eller Kontinentet, 20/ to Lossehavne. I Sortehavet etc. er Raterne nærmest som for en Uge siden; Odessa, Nikolajeff eller Novorossisk betaler omkring 8/3 for store Baade, 9/ à 9/3 N. C. for 3,000/4,000 Tons Baade, medens Azow betaler 9/3 »any«, 9/9 Hamburg, 9/9 à 10/ N. C. La Plata Markedet ligger stadig uselt for prompt Lastning paa Basis af 8/6 U. K. eller Kontinentet fra San Lorenzo Grænsen (÷ 6 d. direkte Havn), 13/ à 13/6 pr. Januar. I Østersøen gaar Forretningerne jævnt roligt; der finder en ret livlig Eksport Sted af Korn, og en Mængde Baade har fundet Beskæftigelse for Korntransporter fra Rusland og Königsberg. Der betaltes 1/1½ à 1/2¼ Hvedebasis fra Petersborg til London eller Rotterdam, 10½ d. Havrebasis fra Riga eller Windau, 10 d. fra Libau. Trælaster har været lidt knappere, men takket være Kornet, er Raterne for Træ ikke alene intel Steds lavere men i enkelte Tilfælde endog fastere, hvilket hovedsagelig gælder om Raterne fra Petersborg og den nordligere Golf. Til god Havn paa Englands Østkyst kan faas 28/ à 32/ D/B. Dellast Boards, men Skibene maa jo nu ogsaa kun gaa med lille Dækslast. Kulfragterne er i det væsentlige uforandret, hvad Raterne angaar, men ad Middelhavet til har der været en Del mere at gøre, og der er fremdeles et godt Begær ad den Kant til. Fra Østkysten blev der sidst sluttet til 4/4½ Stockholm, 3/7½ à 3/9 Riga, 4/ à 4/1½ Kiel (2,000), 4/ Lübeck (2,100), 3/10½ Pernau (2,800), 3/7½ Swinemünde (2,200), 3/10½ Aalborg (1,400/1,500), 6/3 Tyne/Genua, 6/3 à 6/6 Marseille, 6/6 Dunston/Barcelona, 6/6 Blyth/Palermo eller Messina. Fra Cardiff blev betalt 4/10½ Lissabon, 6/9 Barcelona, 6/3 Genua, 5/3 Konstantinopel (5,500), 5/6 Aleksandria, 6/ à 6/6 Dakar (December/Januar), 6/ à 6/1½ Las Palmas, 9/6 Montevideo (November), 12/ River Plate, prompt.

Fra Sø og Land.

Paa en Rejse fra Senegal til Amerika havde Dansk-russisk Dampskibsselskabs Dumper »Russ« et ganske ejendommeligt Havari, som udbedredes i Søen af Skibets Maskinister. Skibet havde været tre Dage i Søen, og Maskinen arbejdede jævnt og roligt, da der pludselig hortes et voldsomt Knald, hvis Oprindelse man ikke kunde udregne. Maskinen stoppedes øjeblikkelig, men et Øjeblik

efter stod Vandet fodhøjt i Maskinrummet og først i sidste Øjeblik lykkedes det at faa lukket Koldtvaendpumpens Tilgangsventil.

Efter at Vandet var pumpet ud af Maskinlasten, viste det sig, at hele Cirkulationspumpehuset var sprængt, saaledes at et Stykke paa omtrent 2 Kvadratfods Størrelse af det noget tærede Støbegods laa paa Tanktoppen, medens Støbejernet omkring Hullet var revnet flere Steder. Skibets Maskinmestre begyndte straks paa at udhedre den skete Skade ved Hjælp af en ¼" tyk Jernplade 4' × 4', til hvilken det ituslaede Støbegods fastskruedes. Pladen dækkede paa denne Maade over hele Brudstedet. I Pumpevæggen Kanten bores paa 50 Stykker ½" Huller, og ved Hjælp af et Stykke Gummiplade paa ¼" Tykkelse, lykkedes det at skaffe Tæthed til Veje. Derefter sættes Maskinen atter i Gang, og Rejsen fortsattes uden Ulemper med fuld Kraft til Bestemmelsestedet.

Som Bevis paa Arbejdets gode Udførelse kan anføres, at da Reparationen efter et halvt Aars Sejlads undersøgtes af Assurandorerne, lod disse Skibet sejle igen, uden anden foreløbig Reparation, og viste ydermere deres Anerkendelse over det dygtig udførte Arbejde ved at bevilge hver af Maskinmestrene en Maanedes ekstra Gage.

(Tidsskrift for Maskinvæsen.)

Udenrigsministeriet meddeler: Fyrbøder Georg Halberg, født i Danmark den 6. Juni 1887, forhyret med Dampskibet »Fiskeren« af Haugesund, er ankommet ved Island den 22. August d. A.

Aldedes Slægt anmodes om at henvende sig skriftlig til Udenrigsministeriet med Beviser for Slægtskabet.

Et strandet Skib som Mole. Sidste Vinter strandede paa Klitmøller Strand Fiskedamperen »Lepanto«. Den arbejdedes en Tid ihærdigt af Svitzer paa at faa det lille Skib af Grunden, men forgæves, det stod fast og trodsede alle Anstrængelserne. Efterhaanden lagde der sig fra Skibet og ind mod Land saa meget Grus, Stene og Sand, at man i lange Tider har kunnet gaa fuldstændig torskøet ud til Skibet og med Lethed kravle op paa selve Skroget.

Denne Sandaflejring forbedrede i meget høj Grad Klitmøllerfiskerens Landingsplads, der var stærkt truet af Søen. Intet Under derfor, at Fiskerne ønskede, at Vraget skulde blive liggende. Af Svitzers Bjergringsselskab købte man Damperen og har siden stillet denne til Disposition for Staten, som i Følge »Thisted Amtstid.« fornylig, efter at Maskiner, Inventar og den i Lasten værende Kulbeholdning er taget op, under Ingeniør Slettings Ledelse, som Repræsentant for Vandbygningsvæsenet, har paabegyndt Fyldningen af Skroget med Beton. Dette Stykke Arbejde vil antagelig koste c. 6,000 Kr., men disse Penge maa siges at være særdeles vel anvendt, naar Fiskelejet derved sikres en god Landingsplads.

Havarier og Forlis.

Sigyn, Barkskib af Halmstad, kom d. 17. ds. paa Rejsen til Ørnskjoldsvik paa Grund paa Nordre Rose, men kom med Svitzers Assistance flot og blev indbragt til Havn for Dykkerundersøgelser.

Beatrice, Dpsk., som d. 19. ds. kom paa Grund ved Nyord, er ved indtrædende Højvande atter kommet flot, efter at en Del af Lasten var kastet.

F. C. Andersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 14. ds. paa Grund ved Aberdeen, men kom med Slæberassistance atter flot; Skibet gaar i Dok.

Hjalmar, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra New Foundland til Kamalen indkommet til Queenstown i læk Tilstand.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom er i den sidste Tid solgt følgende Skibe:

3/m. Skonnert »Haave«, 413 Reg.-Tons, bygget i Arendal 1889, købt 8/1906, Klasse A. 1. Kobesum Kr. 16,000, solgt til Sverig.

Den norske Bark »Infatigable«, 797 Netto Reg.-Tons, bygget i Grimstad 1884, Klasse A. 2, 2 L., købt 10/1906. Kobesum Kr. 14,500, solgt til Finland.

Den danske Kutter »Madame«, tilhørende Th. Brønnum, Frederikshavn, solgt til Hr. C. F. Holbech, Kjøbenhavn. Kobesum Kr. 2,500.

Motorlystbaaden »Gram«, hjemmehørende i Kjøbenhavn, solgt til Frederikshavn for Kr. 1,500.

Efter Forlydende er det her i Bladet (se Nr. 79 d. A.) omtalte selvlossende Kulskib »Pallion«, som er bygget i Sunderland, fornylig blevet solgt til Firmaet Brodrerne Sauber i Hamburg. Skibet vil derefter faa Navnet »Emma Sauber« og vil blive regelmæssig beskæftiget i Kulfart mellem England og Hamburg; det har foreløbig været timecharteret af ovennævnte Firma og har allerede løstet tre Kulladninger i Hamburg. Den sidste Ladning lossedes i Løbet af 9½ Time med gennemsnitlig 300 Tons i Timen, heri indbefattet den Tid, som medgik til at forhale Lægtene til og fra Damperen. Nogle Forbedringer ved Skibets Løsegejre, som viste sig ønskelige ved de første Løsninger, bliver nu udført paa Værftet i Sunderland, hvorefter det forventes, at Skibet, ved noget hurtigere Ekspedition fra Lægternes Side, vil kunne løse 500 Tons Kul pr. Time, eller hele sin Ladning i c. seks Timer.

(»Shipp. Gaz.«)

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigaretter, Cigarillos, Cigaretter.

Faa hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Eneste Specialtets-Værksted for
Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejele.

Telefon 427.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, pass. Holtenau 19./10. for Petersborg. — Alexandra, Niel-
sen, afg. Havre 19./10. til Tunis. — Algarve, Borries, ank. Lissa-
bon 20./10. — Anglo Dane, Wienecke, ank. Stettin 19./10. —
A. N. Hansen, Paaske, ank. Dunkerque 19./10. — Antwerpen,
Madsen, afg. Lissabon 18./10. hertil. — Arkansas, Petersen, pass.
Dunthead 7./10. for New York. — Arno, Strubberg, pass. Gibralt-
ar 17./10. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Bordeaux 19./10. —
Baron Stjerneblad, Therkildsen, afg. Rotterdam 20./10. til
Havre. — Beira, Lunge, pass. Gibraltar 18./10. for Valencia. —
C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 12./10. — Chr. Bro-
berg, Mortensen, ank. Livorno 20./10. — Christian IX, Holm,
ank. hertil 19./10. — Dagmar, Bogvad, afg. Denia 20./10. til
Almeria. — Doure, Soberg, pass. Dartmouth 20./10. hertil. —
Esbjerg, Strufve, afg. herfra 19./10. til Libau. — Florida,
Andersen, ank. Geestemünde 18./10. — Frederik, Thomsen, ank.
hertil 18./10. — Garonne, Kromann, afg. Kotka 19./10. til La
Rochelle. — Georgios I, Sørensen, pass. Holtenau 19./10. for
Windau. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 19./10. —
Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 18./10. — J. C. Jacobsen, Pe-
tersen, ank. Antwerpen 19./20. — Jolantha, Simonsen, ank. her-
til 20./10. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 19./10. — Kentu-
cky, Andresen, afg. Boston 7./10. hertil. — Kiev, Jørgensen,
ank. Petersborg 19./10. — Kursk, Gommosen, ank. Antwerpen
17./10. — Leopold II, Rasmussen, ank. Liban 17./10. — Loire,
Craignou, ank. hertil 18./10. — Louise, Kruse, afg. herfra 19./10.
til Petersborg. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 12./10. hertil.
— L. P. Holmblad, Jønsen, afg. Petersborg 19./10. hertil.
— M. G. Melchior, Hardt, afg. herfra 19./10. til Riga. — Mo-
skow, Rasmussen, ank. Riga 19./10. — Morsø, Oest-Jacobsen,
pass. Brunshüttel 17./10. til Oporto. — Nicolai II, Clauson-Kaas,
afg. Salonica 19./10. til Konstantinopel. — Nordjylland, Jaco-
bicus, pass. Brunshüttel 20./10. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Fri-
senette, ank. London 18./10. — Omsk, Harder, pass. Brunshüttel
19./10. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 12./10. —
Pennsylvania, Gotsehe, afg. Kristianssand 17./10. til New York.
— Pern, Christensen, ank. Liban 20./10. — Pregel, Iversen,
ank. hertil 19./10. — Saga, Wiberg, ank. Riga 18./10. — Saxo,
Gotthardt, ank. Pillau 16./10. — Seine, Damp, ank. Bordeaux
11./10. — Texas, Lissner, afg. Buenos Aires 14./10. til Hull. —
Thyra, Jørgensen, ank. Arendal 18./10. — Tiber, Bech, pass.
Dartmouth 18./10. hertil. — Tyr, Thanning, afg. herfra 19./10. til
Windau. — United States, Wulf, afg. New York 14./10. hertil.
— Viking, Meyer, afg. Trondhjem 18./10. Syd paa. — Karin,
Ryberg, ank. Stettin 15./10. — Vadsø, Poulsen, afg. Liverpool
19./10. hertil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Ro-
sario 6./10. til St. Lucia. — Michail Ontchoukoff, Harboe,
afg. Partington 14./10. til Piræus. — Generalkonsul Palli-
sen, Christensen, afg. Campbellton 15./10. til Belfast. — Wladim-
ir Reitz, Olsen, afg. Clitham 16./10. til U. K. — Helmer
Morch, Thorsøe, afg. Miramichi 13./10. til Belfast. — Exce-
llence Pleske, Rasmussen, ank. Kronstadt 6./10. — Pawel
Andrejoff, Tannebek, ank. Ghent 15./10. — Wladimir Sa-
win, Carstensen, ank. London 17./10. — Alexander Shukoff,
Brandt, afg. Reval 20./10. til Ghent. — Johan Siem, Nielsen, afg.
Petersborg 19./10. til London. — Harald Klitgaard, Rasmus-
sen, afg. Kronstadt 15./10. til Papeburg. — Newa, Dahl, afg.
Libau 17./10. til Barrow.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Emden 18./10. til Mühlgra-
ben. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Bristol 16./10. — Nautik,
N. Nielsen, ank. Almeria 17./10. — Nordsoen, Skou, ank. Blyth
16./10. — Nexos, Base, afg. Glasgow 17./10. til Kjøbenhavn. —
Gerda, Iversen, afg. Abo 17./10. til Sevilla. — Fylla, Christen-
sen, afg. Boston 18./10. til Assens. — Bodil, Uldall, ank. Hallsta
18./10. — Dagmar, Mathiasen, afg. Gibraltar 17./10. til Bristol.
— Norma, Schiff, ank. Hamburg 17./10. — Alfa, Lauritsen,
afg. Esbjerg 19./10. til Boness. — Laura, Pedersen, afg. London
19./10. til Blyth. — Inger, Larsen, ank. Helsingfors 16./10. —
Johanne, Thøgersen, ank. Windau 16./10.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Pillau 12./10. — I. N. Mads-
vig, Hahu, ank. Hull 16./10. — Hamlet, Jørgensen, afg. Reval
14./10. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 29./9. — Kolf, Reese,
ank. Duikerque 14./10. — Niels R. Finzen, Olsen, afg. Grims-
by 15./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 19./10. — London,
Bom, ank. Swinemünde 18./10. — Paris, Tholander, afg. Boness
20./10. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, afg. Methil 19./10. til
Korsør.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Ymuiden 18./10. til Palma di
Maloren. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Blyth 18./10. — Roma,
v. Thun, afg. Horsens 18./10. til Libau.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Boness 18./10.
— Brattingsborg, Sørensen, ank. Solombal 16./10. — Flyn-
derborg, Andersen, ank. Petersborg 10./10. — Fredensborg,
Fischer, ank. Rotterdam 20./10. — Frederiksborg, Albertsen,
ank. Petersborg 18./10. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Terneuzen
13./10. — Kronborg, Jensen, ank. Barry 10./10. — Rosen-
borg, Schultz, afg. Windau 20./10. til London. — Skander-
borg, Jensen, ank. Livorno 20./10. — Stegelborg, Lund, ank.
Petersborg 17./10. — Stjerneborg, Lund, ank. Ghent 14./10. —
Søborg, Hansen, afg. Sunderland 13./10. til Algier. — Uranien-
borg, Schmidt, ank. Terneuzen 14./10.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Peters-
borg 11./10. — Klampenborg, Winther, ank. Methil 18./10. —
Marselisborg, Larsen, ank. Genitshesk 9./10. — Silkeborg,
Pedersen, ank. Nicolaistad 17./10. — Skodsborg, Agerlin, ank.
Garston 16./10. — Tuborg, Schmidt, ank. Petersborg 20./10. —
Ulfsborg, Møllerup, afg. Huelva 19./10. til Riga. — Vording-
borg, Palsbo, ank. Königsberg 16./10.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Riga 20./10. —
Dansborg, Kühl, afg. Port Talbot 9./10. til Huelva. — Jøgers-
borg, Larsen, ank. Aarhus 20./10. — Kullundborg, Nielsen,
ank. Brügge 17./10. — Taarnborg, Matzen, ank. Terneuzen
18./10.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Riga 12./10.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Liban, 20./10. til
Kemi.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Terneuzen 14./10.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Solombal 15./10. til
London. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Liban 19./10. til
Grangemouth.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Rotterdam 18./10.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, afg. Blyth
16./10. til Reval.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Leith 11./10. —
Fulton, Jørgensen, ank. Antwerpen 9./10. — Nivingston,
Svendsen, ank. Rotterdam 20./10. — Newton, Andersen, ank.
Genua 19./10. — Washington, Nielsen, afg. Harburg 19./10. til
Wearmouth.

Heimdal. Luine, Leth, ank. Ronen 19./10. — Helga,
Vaaben-Hansen, ank. Karrebaksmünde 18./10. — Martha, Chri-
stensen, afg. Stockholm 19./10. — Elua, Ratje, afg. West Hartle-
pool 17./10. — Therese, Pedersen, afg. Grangemouth 15./10. —
Simone, Møller, afg. Tyne Dock 11./10. — Jeanne, Löffler, ank.
Riga 16./10. — Vera, Riso, ank. Granton 13./10. — Daisy, Lage-
sen, afg. Stockholm 18./10.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Holmsund 14./10. — Ingrid,
Winther, ligger i Kjøbenhavn. — Faunoy, Eriksen, ank. St. Nazaire
13./10. — Lilly, Nielsen, ank. Emden 17./10. — Alexy, Ju-
rentzen, ank. Santander 19./10. — Dagny, Sørensen, afg. Rotter-
dam 20./10. til Middlesborough. — Mary, Bang, afg. Aarhus 10./10.
til Lovisa.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Shang-
hai 12./10. til Pukow. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 11./10.
til Singapore. — Indien, Berg, ank. Liverpool 18./10. — Siam,
Cortsen, ank. Kjøbenhavn 3./10. — Bandon, Thomsen, afg. An-
twerpen 19./10. til Port Said. — Pungan, Knudsen, afg. Colombo
16./10. til Penang. — Samui, Licht, afg. Bangkok 14./10. til Port
Said. — Champon, Hansen-Raun, afg. Genua 17./10. til London.
— Bintang, Gabe, ank. Frederikstad 18./10. — Cambodia,
Christensen, afg. Delagoa Bay 30./9. til Christmas Island.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Blyth 16./10.

Haften er paa Pæleværket V. for Niederhafen Tollopsyn tendt to midlertidige, faste Fyrs vandret for hinanden. De viser grønt Lys fra S. 45° V. til S. 83° V., rødt Lys derfra gennem V. til N. 49° V. Grænselinien mellem grønt og rødt Lys gaar over Lystonden ved Elb Tunnelen. 53° 32' 46" N. Br. 9° 58' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2248. Kjøbenhavn 1909).

2373. Fyrs Højde. Fyrskibet »Absen Jade«. Paa Fyrskibet »Absen Jade« er Flammens Højde for Fyret paa Stormasten 16,5 m, paa Fokkemasten 10,5 m. Med høj Sø forminskes Højden til henholdsvis 12,5 og 7,5 m.

2374. Baaker til Vandstandsmaaling. Minsener Old Oug og Vosslopp. Jade. Omrent 180 m Ø. for Redningsbaaken paa Minsener Old Oug og 450 m NNV. for Vosslopp Fyr er opført 10 m høje Baaker med et lille Hus til Vandstandsmaaling.

2375. Fyr slukket. Othene Polder. Fyr tendt. Margaretha Polder. Wester Schelde. Holland. Othene Polder to hvide, faste Ledelyr er slukket. 51° 20' N. Br. 3° 51' Ø. Lgd.

Paa Margaretha Polder er tendt to Ledelyr. Forfyret er et Fyr med En-formørkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 6 m. Lys et er hvidt fra S. 75° V. over 63° til tæt ved Stumptonde Nr. 17 i Everingen, grønt derfra over 37° til tæt ved Stumptonde Nr. 18, og hvidt derfra over 80° til N. 75° Ø. Brun Baake ved Enden af Diget. 51° 20' 58" N. Br. 3° 53' Ø. Lgd. Bagbaaken er brun og staar 246 m N. 19° Ø. fra Forbaaken. Holdt overet i N. 19° Ø. leder de fra Pas van Ternouzen til og i den Ø-lige Del af Everingen og den S-lige Del af Middeldig til i Nærheden af Fyrbaaken paa Diget ved Biezellinge.

2376. Fyrs Lysvinkler. Hendrachtspolder. Lystønde flyttet. Everingen. Wester Schelde. Hendrachtspolder faste Fyr viser rødt Lys fra ned ad Floden til S. 67° V., hvidt Lys til den sorte Lystønde Nr. 19, grønt Lys til Stumptonde Nr. 20, hvidt Lys til Spidstønde Nr. 13, rødt Lys til over S-Siden af Rug van Baarland, og hvidt Lys til Kysten op ad Floden.

Den sorte Lystønde Nr. 19 i Everingen er flyttet til 51° 21' 55" N. Br. 3° 53' Ø. Lgd.

2377. Forandring i Afmærkning. Dybde. Sardjingeul. Zeegat van Vlissingen. I Sardjingeul er den røde Lystønde Nr. 2, den røde og sort vandret stribe Kugletønde Nr. 3 med Kegle, og den røde Lystønde, der var udlagt til Forsøg, inddraget. En Spidstønde Nr. 2 er udlagt paa 51° 26' 35" N. Br. 3° 33' 45" Ø. Lgd., og en rød og sort vandret stribe Lystønde Nr. 3 paa 51° 26' 29" N. Br. 3° 33' 57" Ø. Lgd. Stumptonde Nr. 2 er flyttet til 51° 26' 23" N. Br. 3° 34' 24" Ø. Lgd. Den mindste Dybde midtforvands er 6,5 m og i Fyrinien, til tværs af Nieuwe Hoofd, 8,5 m.

2378. Forandring i Afmærkning. Schelde. Belgien. I Schelde er Numrene paa Spidstønde Nr. 56 og rød Lystønde Nr. 55 ombyttet, og følgende Tønder flyttet og ligger saaledes:

Spidstønde	Nr. 54 paa 51° 15' 8" N. Br.	4° 19' 8" Ø. Lgd.
—	55 — 51° 15' 10"	4° 19' 17" —
—	56 — 51° 15' 7"	4° 19' 30" —
Rød Lystønde	57 — 51° 14' 59"	4° 19' 48" —
Spidstønde	64 — 51° 15' 16"	4° 18' 44" —
Stumptonde	65 — 51° 15' 14"	4° 18' 57" —

Rød og sort vandret stribe Kugletønde Nr. 66 med Kors paa 51° 15' 16" N. Br. 4° 19' 16" Ø. Lgd.

2378. Forestaaende Forandring af Fyr. Landguard Point. Harwich Harbour. England. Omrent den 5te Januar 1910 forandres Landguard Point hvide og røde, faste Fyr til et hvidt og rødt Fyr med Formørkelser. Iøvrigt bliver Fyret uforandret. 51° 56' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2380. Fragtønde inddraget. Somme. Frankrig. Den grønne Spidstønde, der var udlagt ved et Vrag, som var sunket i det NV-lige Indløb til Somme, er ind-

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 angivet 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 tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2358. Ledelyr flyttet. Vorupor. Jylland V.-Kyst. Vorupor Ledelyr er flyttet. Bagfyret ligger nu c. 230 m N. 40° Ø. for Fær-Signal-Stationen for Fiskere. Flammens Højde: 30 m. Forfyret ligger c. 80 m V. for Bagfyret. Flammens Højde: 20 m. Fyrene er i øvrigt uforandret. (Kort Nr. 130, 158 og 180. Danske Lods, Side 91. Fyr-Fort. Nr. 65).

2359. Sømærkes Størrelse. Albue-Flak V. Store-Bælt. Det mindre Sømærke med 3 nedadvendte Koste, der i Stedet for Stumptonden Albue-Flak V. har været udlagt i Sildeløbet, forbliver liggende indtil videre. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 827. Kjøbenhavn 1909).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2360. Fyr forandret. Fyrskibet »Falsterbore«. Sverrig. Det nye Fyrskib »Falsterbore« er nu udlagt. (Kort Nr. 139, 156, 157, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 294.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2281. Kjøbenhavn 1909).

2361. Undervands Taagesignal. Fyrskibet »Trelleborg Redde«. Fra Fyrskibet »Trelleborg Redde« skal gives Undervands Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 10 Sek. staar Tre-Slag med c. 2½ Sek. Pause mellem Slagene. (Kort Nr. 139, 160 og 210).

2362. Fyrs Lysvinkel. Trelleborg. Blinkfyret, der skal tendes paa V.-Molens Hoved ved Trelleborg, skal være formørket fra c. S. 81° V. gennem V. til c. N. 23° V. Det skal vises fra en 5 m høj Baake. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1794. Kjøbenhavn 1909).

1863. Vrag. Sölvesborg. En Galeas er sunket i det indre Farvand til Sölvesborg. En Stage er udsat ved Landgrunden paa Farvandet V.-Side tværs ud for Vraget, hvis Master er over Vandet. Man skal gaa mellem Slagen og Vraget. 56° 2' 43" N. Br. 14° 35' 22" Ø. Lgd.

*) Reduktionsstab for Omrækning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saaledes Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maas Svarporto vedlægges

2364. Taagesignal forandres. Neufahrwasser. Tyskland. Fra den 1ste November 1909 gives Taagesignalet paa Neufahrwasser Ø-Mole med en Klokke, hvorpaa hver 30 Sek. slaas 10 Slag med 2 Sek. Pause mellem Slagene.

2365. Lystønde udlagt til Forsøg. Swinemünde. I følge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er der i Ledelinen til Swinemünde til Forsøg udlagt en Lystønde, der hver 15 Sek. viser grønt Et-Blink af 4 Sek. Varighed. Den ligger i 9 m Vand, 160 m fra det Ø-lige Møllehoved.

2366. Afmærkning for Fiskeri. Kieler Fjord. I Kieler Fjord er Ydeenden af Fiskeretskibene almærket med et rødt Flag eller en hvid Lanterne. Det er forbudt at gaa mellem denne Afmærkning og Land.

II. Kattegat og Skagerrak.

2367. Fyr forandret. Homlungen. Norge. Homlungens Fyrs Lysgrænser er forandret. Lyset er rodt fra N. 85° V., godt fri S. om Trostøene, gennem V. til S. 86° V., netop fri S. om Sjursholmlagen og vel fri N. om Øsa, hvidt derfra gennem S. til S. 82° Ø., netop fri S. om Pileren. (Kort Nr. 196).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2368. Tænding af Fyrlamper. Norge. Brenstenen Fyrlampe er flyttet til Heimen. Den viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 18 m. Lyset er hvidt fra N. 45° Ø. til N. 46° Ø. i Indløbet mellem Sauskjærbaen og Lassen, grønt derfra til N. 70° Ø., fri S. om Taug og Ole Elvassua og fri N. om Solbaene, rodt derfra til N. 79° Ø., fri S. om Solbaene, hvidt derfra til N. 83° Ø., fri N. om Faldene, grønt derfra til N. 89° Ø., fri S. om Faldene, hvidt derfra gennem Ø. til S. 85° Ø., fri N. om Troldkonestua, rodt derfra til S. 21° Ø. ind paa Andholmen, hvidt fra S. 32° V., fri V. om Littremuskullen og Haugrundtaren til S. 41° V., fri Ø. om Langtangen og Langtærskollen, rodt derfra til S. 49° V., grønt derfra gennem V. til N. 21° V., fri Ø. om Kjeldtaren, rodt derfra til N. 11° V., fri V. om Galttaren. 65° 37' 0" N., Br. 11° 24' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1802. Kjøbenhavn 1909).

Den 20de Oktober 1909 tændes følgende nye Fyrlamper:
Gjeterøen. Den viser Et-Lyn c. hver 5 Sek. Flammens Højde: 22 m. Lyset er rodt fra N. 81° Ø., fri S. om Broktaren, til N. 88° Ø., fri N. om Østre Kjeldtald, grønt derfra gennem Ø. og S. til S. 7° V., fri V. om Haugrundtaren, Sistræn, Jostkølen og Storregelsua, hvidt derfra til S. 28° V., fri Ø. om Mikalen, rodt derfra til S. 31° V., fri V. om Mikalen, hvidt derfra gennem V. til N. 24° V., fri V. om Djuphaen, rodt derfra gennem N. til N. 22° Ø., fri Ø. om Kjeldtaren og Kristoffer-taren, hvidt derfra til N. 30° Ø., fri V. om Susnastaren, Galttaren og Granskolene, grønt derfra til N. 63° Ø., netop fri S. om Taug, hvidt derfra til N. 65° Ø., fri N. om Solbaerne. 65° 35' 10" N., Br. 11° 18' 30" Ø. Lgd.

Nordholmen, Brenstenvær, viser Lys med To-Formørkelser. Flammens Højde: 13 m. Lyset er hvidt fra S. 69° V., fri N. om Tynbotatren, til S. 71° V., fri S. om Stjoholmfald, rodt derfra til S. 74° V., fri N. om Stjoholmfald, hvidt derfra til S. 78° V., fri S. om Ertenbraken og Djuphaen, grønt derfra gennem V. til N. 89° V., fri N. om Skækbænen og Tvergrundtaren, hvidt derfra til N. 89° V., fri S. om Øksnausen (Skjæret Leibraken ligger i denne hvide Vinkel), rodt derfra til N. 31° V., fri Ø. om Kjeldtaren, grønt derfra til N. 31° V., fri Ø. om Kjeldtaren, grønt derfra gennem N. Ø. og S. til S. 69° V. 65° 37' 10" N., Br. 11° 24' 25" Ø. Lgd.

Madvær, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 9,5 m. Lyset er grønt fra S. 3° V., ind paa Madværerne, til S. 39° V., fri V. om Gaaflæsen og Flagtårstua, hvidt derfra til S. 46° V., fri S. om Mosfjeldsluene og Engelsbaen (Aspinlaren ligger S.-lig i denne hvide Vinkel), rodt derfra gennem V., N. og Ø. til

S. 83° Ø., ind paa Trekvika, hvidt derfra gennem S. til S. 3° V. (Madværerne skjuler Lyset i denne Vinkel). 65° 34' 15" N., Br. 11° 41' 30" Ø. Lgd.

Disse Fyrlamper bør ikke benyttes af Fremmede.

2369. Tænding og Forandring af Fyrlamper. Den 20de Oktober 1909 tændes følgende nye Fyrlamper:

Kunde Havn, paa det S-lige Møllehoved. Den viser rodt, fast Lys fra N. 62° Ø., netop fri S. om det N-lige Møllehoved og vel fri S. om Græseøene og de SV. for samme liggende Øer og Grunde, gennem Ø. til S. 40° Ø., fri Ø. om Storskjær og en uylundet 4 m Grund S. for det S-lige Møllehoved. 62° 23' 45" N., Br. 3° 40' 5" Ø. Lgd.

Brendetid: 20de Juli—15de Maj.

(Kort Nr. 179).

Hammeroskjær, Bjørnsund, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 6 m. Lyset er rodt fra N. 33° V., ind paa Moosen, til N. 45° V., fri V. om Moosen og 11,5 m Klakken, hvidt derfra til N. 49° V., fri N. om Hestholmen og Skjærøene udenfor saut 8,2 m Soregflua (19 m Ufsegrund saut 13 m og 17 m Soregflue ligger i denne Vinkel), grønt derfra gennem V. og S. til S. 6° Ø., netop fri S. om 2 m Baan ved Hestholmen og vel fri Ø. om Skøllen, hvidt derfra til S. 13° Ø., fri V. om Skibstaren (Englholmluuen ligger i den Ø-lige Kant af denne Vinkel), rodt derfra til S. 48° Ø., fri Ø. om det Ø-ligste Skjær af Anholmene, hvidt derfra til S. 53° Ø., fri S. om 4, m Troldholmlua, grønt derfra til S. 77° Ø., fri N. om Skibstaren, Sværskjærfluene og Troldholmluene og fri S. om Vægholmen, rodt derfra gennem Ø. til N. 78° Ø., klos til Ilanuerøen. 62° 53' 20" N., Br. 6° 49' 35" Ø. Lgd.

Brendetid: 20de Juli—15de Maj.

Haarholmslua, Skinnu Havn, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 3,5 m. Lyset er grønt fra S. 36° V., fri V. om Indre Nonskjær, til S. 55° V., fri N. om Nordre Nonskjær, hvidt derfra til S. 61° V., fri S. om det grundeste af Lettaren, rodt derfra gennem V. til N. 9° V., rodt fra N. 10° Ø., fri Ø. om Baarskjær og Tusholmslua, til N. 25° Ø., fri V. om Tusholmen og Lille-Eskjær, grønt derfra til N. 62° Ø., fri S. om Hestholmen og N. om Enkskræket, rodt derfra gennem Ø. til S. 35° Ø., 65° 12' 0" N., Br. 10° 59' 20" Ø. Lgd.

Brendetid: 1ste August—15de Maj.

Baarskjær, Skinnu, paa Ø-Kant af Skæret, viser Lys med To-Formørkelser. Flammens Højde: 9 m. Lyset er grønt fra N. 10° Ø., klos til Ø-Kant af Maritholmene, til N. 65° Ø., fri S. om Dorslua, Storskøllen og 10 m Revtaren, hvidt derfra til N. 80° Ø., fri N. om Lille Eskjær og Eskjærgrunden (Bovskølene med 7 og 11 m ligger i denne Vinkel), rodt derfra gennem Ø. til S. 11° Ø., fri V. om Tusholmen, grønt derfra til S. 1° Ø., fri Ø. om Tusholmslua og Haarholmslua. 65° 12' 30" N., Br. 10° 59' 25" Ø. Lgd.

Brendetid: 1ste August—15de Maj.

Ivruoen, Vængfjorden, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 8 m. Lyset er rodt fra S. 28° V., ind paa Raunus, til S. 41° V., fri V. om Sperstakklubben, hvidt derfra til S. 69° V., fri S. om Stiefholmluuen, grønt derfra gennem V. til N. 61° V., fri N. om Fjøsgrunden, hvidt derfra gennem N. til Ø. 66° 37' 50" N., Br. 13° 16' 25" Ø. Lgd.

Brendetid: 1ste August—30de April.

Vikereens NØ-Pynt, en rodt Lanterne, der lyser fra N. 4° V., fri Ø. om Kvittingen, gennem N. og Ø. til omtrent S. 81° Ø. Brænder naar Skib ventles. 68° 20' 15" N., Br. 14° 3' 15" Ø. Lgd.

2370. Fyr tændt. Husumer Aue. Tyskland. Fyrerne, der belyser den vde Del af Husumer Aue, er tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2093. Kjøbenhavn 1909).

2371. Tønder flyttet. Elben. I Falsches Tief er Tønde F flyttet 150 m Ø. t. S. hen. Tønde F 200 m NV. t. V. hen og Tønde FT 9 330 m V. t. N. hen. Tønde FT 9 læn paa 53° 57' 40" N., Br. 8° 38' 6" Ø. Lgd.

2372. Fyr tændt. Elb Tunnel. Hamburget Hælen. Elben. I Hamburget

draget, da Vraget ikke længere er farligt for Skibsarten. 50° 14' 5" N. Br. 1° 32' 13" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1888. Kjøbenhavn 1908).

2381. Havnearbejder. Homet. Cherbourg. Paa Grund af Arbejderne ved Homet er en Pram, der viser en rød Ballon eller en rød Lanterne, midlertidig udlagt c. 400 m Ø. for Tonden Tenarde. Man skal gaa Ø. om Frammen, der ogsaa kan vise en hvid og blaa Trekant. Den skal senere ombyttes med en Lystonde. 49° 39' 45" N. Br. 1° 37' 22" V. Lgd.

2382. Baake optøret. Basse Plate. Chenal de l'Île de Bas. En rød Baake, 3 m høj over Højvaande, med Kegle, er opført paa Basse Platc. 48° 44' 18" N. Br. 4° 2' 33" V. Lgd.

2383. Tønder inddraget. Spithead. England S.-Kyst. Tønderne, som til Forsøg var udlagt i den Ø-lige Adgang til Spithead, 1. Sm S. 4° V., 2. Sm S. 4° V., og 2. Sm S. 1° Ø. fra Fyrskibet »Nab«, er inddraget tilligemed de smaa Tønder, som var udlagt i Nærheden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2256. Kjøbenhavn 1909).

2384. Forestaaende Forandring af Fyr. St. Ann's Head. Milford Haven. England V.-Kyst. Omtrænt den 3die Februar 1910 forandres det lave, hvide, faste Fyr paa St. Ann's Head til et Fyr med En-Formørkelser hver 30 Sek. Lyset er hvidt, udlagt over Crow, Chapel og Thorn Rocks, fra S. 44° Ø. gennem Ø. til N. 67° Ø., hvor det er rødt. 51° 41' N. Br. 5° 10' V. Lgd. Samtidig slukkes det høje Fyr.

2385. Grunde fundet. Loch Laxford. Skotland V.-Kyst. I Indløbet til og i Loch Laxford er følgende Klipper fundet:

En 2. m Klippe 1. Kbl N. 31° Ø. fra South Skerron Islands N.-Pynt. En 6. m Klippe, hvor Kortet viser 7. m, 5. Kbl S. 39° Ø. fra Toppen af Roun Island. En Klippe, der falder tør, 3/4 Kbl N. 83° V. fra Cos Island S.-Pynt. En 3. m Klippe 0. Kbl N. 23° Ø. fra Cos Island NØ.-Pynt. Et Rev, der falder tør, strækker sig 1/2 Kbl ud fra Fastlandet Ø. for Coney Island NØ.-Pynt. En 3. m Klippe i Indløbet til Loch Kinsale, 2 Kbl S. 42° V. fra V.-Enden af den S-lige Glashlee Island. En 2. m Klippe 1. Kbl N. 26° Ø. fra Glashlee Island N.-Pynt. En 6. m Klippe, hvor Kortet viser 8. m, 3 1/2 Kbl N. 74° V. fra Glashlee Island S.-Pynt. En Klippe, der falder tør, 2. Kbl S. 30° Ø. fra Observations Mærket i Weaver Bay. En 2. m Klippe, 2 1/2 Kbl S. 9° V. fra Toppen af Agah Island. 3. m Klippen, 1/2 Kbl NV. for den sidste, findes ikke. En Klippe, som falder tør, i det S-lige Indløb til Handa Sound, 4. Kbl N. fra Male Point, N-lige Indløb til Seourie Bay. En 3. m Klippe 1. Kbl S. 6° V. fra Male Point. Loch Laxford Indløb: 58° 25' N. Br. 5° 7' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2386. Grund fundet. Anse de Pouldu. Frankrig. En 1. m Grund er fundet SØ. for Anse de Pouldu, i S. 2° Ø. fra (tiddel) Senator, og i S. 35° V. fra Fort Kerguel. 47° 43' 27" N. Br. 3° 31' 15" V. Lgd.

2387. Fyr forandres. Flower Island. Strait of Belle Isle. Newfoundland. Omtrænt den 1ste November 1909 forandres Flower Island hvide Blinkfyr til at vise hvidt Et-Blink hver 12 Sek.

2388. Fyr forandret. Aiguillettes Harbour Fyr er forandret og viser nu rødt, fast fundet Ø.-Kyst. Aiguillettes Harbour Fyr er forandret og viser nu rødt, fast Lys. Det vises fra et hvidt, firkantet, 5 m højt Taarn. 50° 43' 30" N. Br. 56° 6' 0" V. Lgd.

2389. Fyr forandret. Seal Cove. White Bay. Newfoundland Ø.-Kyst. Seal Cove Fyr er forandret og viser nu rødt, fast Lys. Det vises fra et hvidt, firkantet, 5 m højt Taarn. 49° 56' 0" N. Br. 56° 22' 30" V. Lgd.

2390. Fyrs Karakter. Port Daniel. Chaleur Bay. Canada. Fyret paa Yderenden af Regeringens Værft ved Port Daniel er et rødt, fast Fyr. Linseapparat af 5te Orden.

2412. Rev fundet. Kasari Wan. Akakina Ko. Amami O Shima. South Western Islands. I Nærheden af Akakina Ko er i 9 Å 18 m Vand fundet et 5. m Rev, Yanagina. Sone. 28° 27' 56" N. Br. 129° 39' 36" Ø. Lgd., og et 5. m Rev, Nasonc, i 7 Å 23 m. 28° 28' 8" N. Br. 129° 29' 28" Ø. Lgd.

2413. Grund fundet. Shira Su Fyr NØ. Shimonoseki Kaikyo. En 2. m Grund er fundet c. 7 Kbl N. 40° Ø. fra Shira Su Fyr. 33° 59' 38" N. Br. 130° 47' 51" Ø. Lgd.

2414. Fyr slukket. Takenoko Jima og Nakato Shima. Shimonoseki Kaikyo. Naikai. Det hvide og røde, faste Fyr paa V.-Enden af Takenoko Jima er slukket. 33° 57' N. Br. 130° 52' Ø. Lgd.

Det hvide, faste Fyr paa NV.-Pynuten af Nakato Shima er slukket. 34° 7' N. Br. 133° 0' Ø. Lgd.

2415. Tønder ombyttes med Lystønder. Okino Su (Conqueror Shoal) og Kawara Zn (North Shoal). Bi San Seto. Naikai. Tonden ved Okino Su er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 4 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 3 Sek. 34° 20' 39" N. Br. 133° 44' 10" Ø. Lgd.

Tonden ved Kawara Su er ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt, fast Lys. 34° 20' 26" N. Br. 133° 40' 27" Ø. Lgd.

2416. Fyr tændt. Inatori. Idsu Halv. Nipon S.-Kyst. Ved andshylen Inatori er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 35° Ø. gennem Ø. og S. til S. 35° V., rødt Lys fra N. 20° Ø. til N. 35° Ø. Synsvidden: 10 Sm. Hvidt Taarn. 34° 47' 10" N. Br. 139° 3' 25" Ø. Lgd.

2417. Grund rapporteret. Tomamai Zaki S. Yezzo V.-Kyst. En 4. m Klippe er rapporteret at ligge S. for Tomamui Zaki, paa 44° 16' 52" N. Br. 141° 37' 30" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2418. Karantænebestemmelser. Sverig. — Azererne, Hongkong, Kanton og Amoy er erklæret fri for Pest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. R 101 Westküste von Afrika: Kamerun-Mündung. 1: 100,000. 2,80 M.

Holland: N 150 Zuidkust Borneo. Hoek Poeting tot Straat Laoet. 1: 500,000. f. 1,40. N 288 Zuidkust Borneo. Middenblad. Hoek Poeting tot Hoek Malatajoer. 1: 200,000. f. 1,50.

Japan: R 33 Soya Kaikoy (La Perouse Strait) with Aniva Wan. Juni 1909. R 321 Anchorages on the East coast of Korea. Juni 1909. R 282 a Southern Portion of Karafuto (Sakhalin Island). Juni 1909. N 307 Suon Kutchi to Ham Heung Bay (C Duroch) (Zarina Bay). Juli 1909. 0,35 Yen.

R 250 b Takau to Gouam Pii. Juni 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Kobbergrund Baakefyr slukket. Læssø. Kattegat.

Kobbergrund Baakefyr er slukket. Det vil snarest muligt atter blive tændt.

Marineministeriets Admiraltets-Departement, den 21. Oktbr. 1909.

2391. Fyr flyttet. **Mc Neil Beach.** **Boularderie Island.** **Great Bras Ø.** **Cape Breton Island Ø-Kyst.** Det røde, fæste Fyr paa Mc Neil Beach er flyttet fra Fyrplænen til et høvidt, 10 m højt, firkanter Taarn, der staar tæt ved Perlen. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 5 Sm. Linseapparat af tre Orden.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaisiske-Hav.

2392. Fyrs Karakter normal. **Allen Point.** **Ascension Bay.** **Yucatan.** Allen Point Fyr viser nu igen normalt Lys, nemlig høvidt Lys med Gruppe-Fornørkelser. 190 47' N. Br. 87° 29' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1419. Kjøbenhavn 1909).

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2393. Dybder. Afmærkning. **Port Ancon (La Boca).** **Panama.** Den nye Reude, som fører til Port Ancon er forlængt og Midten af dens Indløb ligger nu 9 3/4 Kbl. S. 60° V. fra San José Rock, paa 8° 54' N. Br. 79° 31' V. Lgd. Reuden er udsen herfra til Balboa Værft, 4 Sm, i sin fulde Brede 152 m, men ikke fuldt udlignet. Den er afmærket med 12 sorte Tønder, Nr. 2—24, om Slyrthord, og 9 røde Tønder og 3 Baaker, Nr. 1—23, om Bagthord. Tønderne ligger 610 m fra hinanden og 183 m færs for hinanden. Man skal gaa mindst 30 m uden om Tønderne. Alle Tønder er hølyst. Paa Kysten staar tre firkanter Baaker, som holdt overet N. 39° V. leder midt gennem Reuden. Paa hver Baake brænder et høvidt, fast Fyr. Der er mindst 6, m Dybde til den øvre Ende af Balboa Værft, dog er der kun 6, m fra Tønde 17 og 18 og til Tønde 21 og 22 i den V-lige Halvdel af Reuden.

2394. Lystønde udlagt. **Meio Bank.** **San Marcos Bay.** **Brasilien.** Den rød og høvid vandret stribede Spidsstønde ved SV-Enden af Meio Bank er omhyttel med en rød Lystønde, der viser høvid Et-Blink hver 4 Sek. 2° 21' S. Br. 44° 13' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1738. Kjøbenhavn 1909).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2395. Forandring i Belysning. **Bastia.** **Korsika.** Ved Bastia er tændt et midlertidigt, fast Fyr mellem Havnen og Batteriet Saint Esmene. Det viser rød Lys fra N. 78° Ø. til S. 72° Ø., grønt Lys fra S. 72° Ø. til S. 18 1/2° Ø. 42' 41' 52" N. Br. 9° 27' 16" Ø. Lgd. I Fyret paa dette du Dragon er midlertidig indsat en rød Vinkel fra N. 13° Ø. til N. 27° Ø., over Arbejderne paa dette Saint Nicolas. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1430. Kjøbenhavn 1909).

2396. Ankring forbudt. **Triest.** **Østerrig-Ungarn.** I Triest Havn er det forbudt at ankre S. for en Linie i N. 76° Ø. fra de to røde Fyr paa Frihavneis Bagebrydders S.-Ende til Land, og i en Afstand af 7 Kbl S. 76° V. Fra Fyrene.

2397. Havnefyr tændt. **Silo.** **Bucht Stipana.** **Veglia.** Ved Silo Havn er paa Molekoredet tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 3 Sm. Grøn Fyrplæ. Med NØ-Storm kan Fyret ikke tændes. 43° 8' N. Br. 14° 40' Ø. Lgd.

2398. Fyr tændt. **Bucht Loza.** **Premuda.** I Bucht Loza er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 3 Sm. Grøn Fyrplæ. 44° 20' N. Br. 14° 36' Ø. Lgd.

2399. Havnefyr tændt. **Isto.** **Bucht Stroka.** **Ben Isto.** Ved Isto Havn er paa Molekoredet tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsviddens: 2 Sm. Grøn Fyrplæ. 44° 16' N. Br. 14° 46' Ø. Lgd.

2400. Havnefyr tændt. **Komasevo.** **Ben Eso.** **Kanal Mezzo.** Ved Komasevo Havn er paa Yderenden af Bølgebræden tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsviddens: 3 Sm. Grøn Fyrplæ. 44° 1' N. Br. 15° 6' Ø. Lgd.

X. Asiens O.-Kyst med Japan.

2401. Fyr tændes. **Parit.** **Straat Riong.** **Sumatra Ø.-Kyst.** Et rødt Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink, Blink 1 1/2 Sek., Mørke 1 1/2 Sek., skal tændes paa NØ-Pynten af Parit. Synsviddens: 10 Sm. Fyrplæke. 1° 9' N. Br. 104° 11' Ø. Lgd. Der udlægges ingen Lystønde. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 50. Kjøbenhavn 1908).

2402. Dybde. **Pollux Klip.** **Lingga Atripel.** **Sumatra Ø.-Kyst.** Paa Pollux Klip er den mindste Dybde 3, m. 0° 10' N. Br. 104° 47' Ø. Lgd.

2403. Fyr tændes. **Soehi Kefiji.** **Zaid Natona Eiland.** Et høvidt Lynfyr, der hver 10 Sek. viser To-Lyn, skal tændes paa det højeste af Soehi Kefiji. Synsviddens: 24 Sm. 3° 3' N. Br. 108° 51' Ø. Lgd.

2404. Sten fundet. **S. Oeloe Munding.** **Groot Natona Ø.-Kyst.** En Sten med 0, m Vand er fundet i 7 å 11 m Vand, uden for Mundingen af S. Oeloe. 9° 54' 8" N. Br. 108° 26' 16" Ø. Lgd.

2405. Fyr tændt. **Singora Harbour.** **Gulf of Siam.** **Malacca.** Paa Lem Sie Hill, 6. Ø. Kbl N. 22° V. for Fortet, er tændt et høvidt Fyr med En-Fornørkelser hver 30 Sek., Lys 25 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 107 m. Synsviddens: 10 Sm. Høvidt, 14 m højt Taarn.

2406. Fyrs Karakter. **Koh Prap.** **Bandon Bight.** **Gulf of Siam.** Koh Prap Fyr er et Blinkfyr, der hver 140 Sek. viser Blink 30 Sek., Mørke 10 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 5 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 85 Sek. Rødt 6 m højt Fyrplæke.

2407. Tønder udlagt. **Gulf of Siam.** Følgende Tønder er udlagt: En rød Tønde ved N.-Enden af Koh Prap Bank. 9° 17' N. Br. 99° 26' Ø. Lgd. En sort Tønde kan den V-lige Plade paa Loftus Shoals. 9° 47' N. Br. 99° 10' Ø. Lgd. En rød Tønde kan den S. Enden af Koh Prap Bank. 9° 54' N. Br. 99° 9' Ø. Lgd. En sort og høvid Tønde paa Falcon Patch. 9° 57' N. Br. 99° 9' Ø. Lgd. En sort og høvid Tønde paa Falcon Patch. 9° 57' N. Br. 99° 9' Ø. Lgd. I Bagekøb River er en grøn Tønde paa East Junk Rock. 13° 33' N. Br. 100° 34' Ø. Lgd. I Tung Yai Bai er en rød Tønde paa Kanten af Banken S. for Lem Ham. 11° 59' N. Br. 102° 33' Ø. Lgd.

2408. Forandring i Afmærkning. **Kuang Tshoen Wan.** **Fransk Indo China.** Den røde Tønde Pecherries ved 1, m Grundens er omhyttet med en rød Spidsstønde med afkortet Kegle, der ligger i 7, m Vand, V. for Grundten. 21° 4' 30" N. Br. 110° 26' 42" Ø. Lgd.

En rød Spidsstønde med afkortet Kegle, SE. de Lin Fa Thian, er i 13 m Vand aflagt i Kbl V. for Linien Mont Jacquelin overet med Observatoriet, V. for en 4, m Klippe. 21° 5' 41" N. Br. 110° 25' 52" Ø. Lgd.

Den røde Tønde Est de Lin Fa Thian, ved en 2 m Klippe, er omhyttet med en rød Spidsstønde med afkortet Kegle, som ligger i 11 m Vand, V. for Klippen. 21° 6' 26" N. Br. 110° 24' 59" Ø. Lgd.

Den røde Tønde Tat Tshin, ved en 2, m Klippe, er omhyttet med en rød Spidsstønde med afkortet Kegle, som ligger i 18 m Vand, V. for Klippen. 21° 7' 58" N. Br. 110° 23' 25" Ø. Lgd.

Den sorte Tønde l'Alouette, S. for Fort Bayard, er omhyttet med en sort Spidsstønde med Cylinder, der ligger i 16 m Vand, Ø. for Klippen. 21° 10' 57" N. Br. 110° 23' 44" Ø. Lgd.

2409. Tønde forendret. **South Channel.** **Yang Tse Kiang.** **China.** Den rød og sort lodret stribede Upper Middle Ground Tønde i South Channel er nu rød. 31° 16' N. Br. 121° 46' Ø. Lgd.

2410. Grande fundet. **Yung Hing Bay.** **Korea Ø.-Kyst.** I Yung Hing Bay er fundet: En 5, m Klippe, 2 1/2 Kbl N. 27 1/2° V. fra Karumajpo Fyr. En 3 m Klippe 1 1/2 Kbl N. 88 1/2° Ø. fra Sogu Sonu Triangulations Station. En 3 m Klippe 5 Kbl S. 42 1/2° Ø. fra Toppen af Desfosses Point. 39° 17' 44" N. Br. 127° 33' 44" Ø. Lgd.

2411. Fyr tændt. **Hoko Ko.** **Hoko Islands.** **Taiwan.** **Japan.** Paa Banken, 4 Kbl V. fra Keiro To (Dome Island), er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 6 Sm. Det lysar fra S. 54° Ø. gennem S. V. og N. til N. 19° Ø. 23° 32' 24" N. Br. 119° 31' 17" Ø. Lgd.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 10./10. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. Paramaribo 12./10. til St. Thomas.

Torm. Sara, Jensen, afg. Reval 16./10. — Helene, Soerensen, ank. Methil 20./10. — Agnete, Petersen, ank. Rotterdam 19./10. — Hermia, Hansen, ank. Karrebæksminde 17./10. — Alice, Schultz, ank. Odense 18./10.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Libau 19./10. — N. F. Hoffding, Petersen, afg. Dunkerque 19./10. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Stettin 20./10. — I. D. S. Adolph, Poulsen, ank. Ghent 19./10. — Alfred Hage, Møller, ank. Swinemünde 19./10. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Windaun 19./10. — Ajax, Brorsen, ank. Rotterdam 18./10. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Himango 16./10. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Kjøbenhavn 20./10. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Narva 14./10. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Methil 18./10. — Peter Willémoes, Albertsen, ank. Yxpila 16./10. — G. Koch, Jørgensen, pass. Kjøbenhavn 18./10. nordg. — Hans Tavsén, Klaborg, ank. Svendborg 19./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Grangemouth 20./10.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Aarhus 16./10. til Petersborg. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 17./10.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, pass. Kjøbenhavn 19./10. til Neufahrwasser. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Sunderland 20./10. — Ove Gjedde, Jans, afg. Libau 17./10. til Hartlepool.

Frø. Austa, Bagger, ank. Kiel 17./10. — Freja, Nielsen, afg. Riga 18./10. til Malma. — Vera, Thing, ank. Antwerpen 19./10.

Skandia. Gullfaxe, Ankensen, pass. Kjøbenhavn 18./10. til Rotterdam. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Ghent 17./10. — Rimefaxe, Faber, afg. Libau 19./10. til Antwerpen. — Schach Steenberg, Theilland, ank. Kjøbenhavn 20./10.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, ank. Genua 17./10. — Inga, Storm, afg. American Harbhour (Labrador) 28./9. til Genua.

Rønne. Neptun, Køller, er ank. til Kjøbenhavn. — Hermod, Grønvald, er ank. til Mariager. — Freja, Bech, er ank. til Halmstad. — Sigurd, Kefoed, er ank. til Kalmar. — Bølgen, er ank. til Karlshamn.

Svendborg. Lyø, Jensen, ank. Dieppe 13./10. — Carl Mørch, Mortensen, ank. Frederikshavn 14./10. — Emanuel, Bentzen, ank. Helsingborg 15./10. — Haabet, Andersen, ank. Kristiania 13./10. — Peter, Jørgensen, ank. Visby 13./10. — Cornwall, Petersen, ank. Brest 14./10. — Mine, Nielsen, ank. Petersborg 11./10. — I. Nielsen, Eriksen, ank. Lissabon 14./10. — Concordia, Henriksen, ank. Königsberg 18./10. — Meta, Møller, ank. Kronstadt 16./10. — Zampa, Petersen, ank. Risør 18./10. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Königsberg 16./10. — Gæa, Petersen, ank. Råfö 17./10. — Zenitha, Jensen, ank. Ystad 17./10. — Niels, Larsen, ank. Petersborg 17./10. — Freja, Jensen, ank. Umeå 16./10. — Doris, Kobbé, ank. Nykjøbing S. 18./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 18./10. — Ester, Petersen, ank. Odense 18./10. — Hans Emil, Carlsen, ank. Gibraltar 17./10. — Maagen, Jensen, ank. Söderhamn 17./10. — Christian, Jørgensen, ank. Norrköping 19./10. — Erhardt, Larsen, ank. Stockholm 19./10. — Rotha, Rasmussen, ank. Kronstadt 20./10.

Erø. Genius, Bastrup, ank. Drøbak 16./10. — S. L. Veber, Hansen, ank. Memel 16./10. — Viking, Weber, ank. Horsens 16./10. — Yrsa, Hermansen, ank. Gibraltar 17./10. — Bertha, Madsen, ank. Pillau 17./10. — Pampa, Svendsen, ank. Pillau 18./10. — Hydra, Christensen, ank. Gibraltar 18./10. — Dannebrog, Christensen, ank. Stubbekjøbing 14./10. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Hamburg 16./10. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 15./10. — Elise, Petersen, ank. Kjøbenhavn 15./10. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Cadix 17./10. — Freya, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 15./10. p. R. t. London. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Söderhamn 16./10. — Veritas, Staugaard, ank. Cardiff 18./10. — Hekla, Hermansen, ank. Inverkeithing 18./10. — Christiane, Bager, ank. Pillau 19./10. — Yrsa, Albertsen, afg. Gibraltar 19./10. til Valencia. — Alfa, Madsen, ank. Hamburg 18./10. — Caroline, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 18./10. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Queenstown 19./10. — Juliane, Christensen, ank. Livorno 19./10. — Klara, Christensen, ank. Pillau 18./10. — Astraa, Svane, ank. Mostyn 19./10. — Minda, Rasmussen, ank. Kalmar 19./10. — De tvende Brodre, Boye, ank. Bridgenæs 19./10.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 22. Oktober 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Skibshypothekvesen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Okt. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93	92 ³ / ₄	93
Danmark		—	—
Norden		80 ³ / ₄	82
Kjøbenhavn	15 ¹ / ₄	15	16
Carl		70	72
Dannebrog		73 ¹ / ₄	74 ¹ / ₄
Skjold		48	47
Urania		—	—
Union		15 ¹ / ₂	17
Dampsk. af 1896		74	74 ³ / ₄
Højmdal		88	89 ¹ / ₂
Østasiatiske		133	133 ¹ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm		70	75
Torm		—	—
Inga		12	30
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		50	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	41 ³ / ₄	42	41 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88.		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiensk Komp.	100	100	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		94 ¹ / ₄	96
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	87 ¹ / ₄	87	87 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
4% — — 2. Serie.	94 ³ / ₄	94 ¹ / ₄	95
4% — — 1.		96 ¹ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6.	89 ³ / ₄	89 ¹ / ₂
4% — — 7.	94	93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	92 ³ / ₄	93 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	9.	94 ¹ / ₄	95

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			150 ³ / ₄	151
Privatbank	105 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	105 ¹ / ₄	105 ¹ / ₂
Landmandsbank			133	133 ³ / ₄
Handelsbank			136 ¹ / ₄	136 ³ / ₄
Grundejerbank	43 ³ / ₄		43 ³ / ₄	44
Burn. & Wain	89 ³ / ₄	—90	89 ³ / ₄	90
Helsingørs Jærnsk.			89 ¹ / ₂	90
Sukkerfabr.	235 ¹ / ₂	— ³ / ₄	235 ¹ / ₂	235 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	155	— ¹ / ₄	155	155 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 20. Oktober 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	83.85
London	18.21	18.17
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.40	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Bers d. 20. Oktober 1909.

Russiske Noter	217.70
4% Russiske Consols	89.80
3 ¹ / ₂ % — — Boden Kredit	83.75
5% Mexikanske 1899	101.00
5% Rumænske Stats	101.90
4% — — 1890	93.75

Omsetningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 74,000, „København“ 10,000, „Skjold“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 28,000, „Østasiatisk“ 174,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreeklipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

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 Uæj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Kbh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale **Amaliegade 30.** Loddemaskiner af forskellige Modeller.

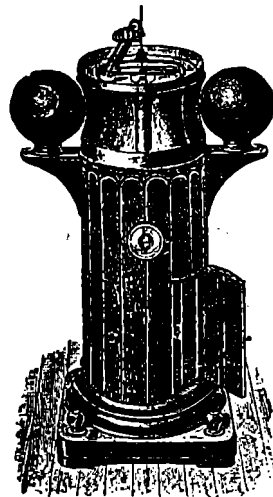
Kompasser komplet, sidste Model.

Kompasser af eget Fabrikat komplet efter Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser Motorfartøjskompasser Baadskompasser m. m.

E. S. Ritchie & Sons originale Spritkompasser o. a.

Reparationer udføres.



Azimut- og Pejl-instrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale Lodde- og Loggemaskiner, Harpoon A I og Cherub Mark II, Neptun Log.

Sekstanter og Oktanter **Barometre** enk. og dobb. Kikkerter m. m. **Reparationer** udføres.

Deviationsundersøgelser af Komp. om Bord i Jern- og Dampsk. samt Motorfart. udf.

Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panterel.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 82.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 26. Oktober 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.



Tekn. Maskinhandel.
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.

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

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianderingsforretning
Eneforhandler af **Taufutrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionær.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE and 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“.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 1735.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Privat Telegraf-Code,
let og besparende Forbindelsesmiddel mellem Søfrende og Hjemmene.
Prisen er Kr. 1,50 pr. enkelt Eksemplar.
Faaes ved Henvendelse til „Dansk Søfartstidende“s Kontor,
St. Annæ Plads 26 eller gennem Boghandlerne.

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.

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 Skrueraksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tærdokker, 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1163

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Skib til Salg.

En Galease, 18 Netto, 23 Brutto Tons. Laster 1000 Centner, godt udhalet med alt Tilbehør til Stenfiskeri, bygget af Eg i Rødvig 1888, sælges billig, naar Handel kan ske snarest ved Henvendelse til

Otto Kraghs Eft.

Nakskov.

En Fiskekutter

med ny Jolle og gode Fiske-redskaber er meget billig til Salg naar Handel kan ske snarest ved Henvendelse til Fiskerne

Larsen og Sørensen,
Ørenes Kolonivej,
Helsingør.



Lille Damper.

for 110-150 Tons død Vægt, købes. Billet, mrk.: „Dampér 14234“, modt. Aug. J. Wolff & Co. Ann. Bur., København.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Laster.

Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12-16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirktes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kod anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 466 & 500.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder en overordentlig Generalforsamling Onsdagen den 27. Oktober d. A. Kl. 3 Eftermiddag i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17, hvor da vil komme til Behandling:

2den Behandling af Forslag til Ændringer i Foreningens Vedtægter, udarbejdede af det paa Generalforsamlingen den 19. April d. A. nedsatte Udvalg.

Forslagene henligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ -2.

Kjøbenhavn, den 9. Oktober 1909.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.

Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brotfabriker

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Telf. 122 Skibsprovianteringsforretning

Urtækram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov. Telf. 122

HELGE STABELL

Skibingeniør

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.

Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

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.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-befalinger besørges.

En Skibsinspektør

og 2 à 3 Dampskibsførere søges til et nydannet Dampskibsselskab i Udlandet. Vedkommende maa kunne interessere sig i Selskabet med en passende Kapital.

Billet, mrk.: „383“, med nærmere Oplysninger, samt Op-gave over disponibel Kapital bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkerteste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 26. Oktober 1909.

Fællesrepræsentationen har under 20. ds. tilstillet Dansk Sejlskibsrederi-Forening nedestaaende fra Marineministeriet modtagne Meddelelse:

»I Anledning af Fællesrepræsentationens Skrivelse af 31. Juli d. A. og det deri omhandlede og anbefalede Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om forskellige Forandringer ved Belysningen og Afmærkningen i Store-Bælt og Smaalandsfarvandet skal man herved meddele, at Ministeriet har truffet Foranstaltning til, at der i den nærmeste Fremtid udlægges en Vager med 1 nedadventt Kost ud for Lohals-Hage (Kragesand), lige indenfor Grænselinien mellem det røde og det grønne Lys i Franke Klint Fyr, samt at der udsættes en Risprík paa Fejø-Staalgrund VSV. for Halmpríkken for 4 Fod paa Vejro-Flak, og en anden Risprík paa Nordvestsiden af den landløse 7 Fods Plade, begge i 13 Fod Vand (4 m).

Med Hensyn til de ønskede Forandringer ved Franke Klint og Lohals Fyr skal man derimod bemærke, at Ministeriet ikke for Tiden ser sig i Stand til at imødekomme de fremsatte Ønsker, da Fyrene ikke lader sig forandre paa den foreslaede Maade, men vil kræve kostbarere Foranstaltninger, hvis Gennemførelse af økonomiske Grunde ikke for Tiden er tilraadelig. Man skal dog tilføje, at Ministeriet skal have sin Opmærksomhed henvendt paa de paagældende Spørgsmaal.«

Clayton Desinfektions Apparatet, der allerede er indført i mere end 200 Havnesteder og er installeret paa flere end 200 af de største Damperne, har hyppig været benyttet med udmærket Virkning; det er nu ogsaa blevet en permanent Institution i Londons Havn, skriver »Hamb. Corr.«

Anlægget er anbragt i en Trælægter, der rummer samtlige Bestanddele, Kedel, Pumper o. s. v., samt tilstrækkelige Længder af Slinger til at kunne lede den desinficerende Gas til de fjerneste Dele af de største Skibe. Maskinen er i Stand til at udvikle 60,000 Kubikfod Desinfektionsgas i Timen. Virkemaaden er den, at Maskinen ved Hjælp af to høje Rør bliver forbunden med det Rum, der skal desinficeres, eller som er kommet i Brand. Pumpeanlægget suger derefter den Luft, som befinder sig i Rummet, ud gennem det ene Rør og forvandler den i Apparatet til en stærkt ophedet Gas, der efter paafølgende Afkøling igen bliver ledet tilbage gennem det andet Rør. Ved denne Fremgangsmaade opnaas der ikke alene en meget gunstig Cirkulation og frem for alt en Gennemtrængning af Gassen gennem tæt stuede Varemængder, men tillige en stor Besparelse af Svovl. Fartøjet tilhører Havnemyndighederne, som lader Desinfektion af Skibe udføre i den kortest mulige Tid. Tidligere blev der i London foretaget Desinfektion af Skibe i Form af en Udsvoevling, ved hvilken Faren for en Beskadigelse, eller endogsaa en Antændelse af Ladningen laa nær. I de med Apparatet forsynede Havne skal der, navnlig under den sidste Koleraepidemi, være opnaaet gunstige Resultater, saa det maa forventes, at dette moderne System vil bryde sig videre og videre Baner.

Skoleskibet »Viking« er den 22. ds. afsejlet fra Hamburg til Wladivostock. Alt vel om Bord.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ^{27/1009}, afsagt den 4. August 1909. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet C. K. Hansen paa Dampskibet »Zelandia«s Vegne.

Mandag den 8. Marts d. A., Kl. c. 12 Middag, grundstødte Dampskibet »Zelandia«, der er hjemmehørende i Ghent, og som var paa Rejse fra Danzig til Rotterdam med en Ladning paa c. 1,450 Tons Stykgods, paa Østsiden af Trindelgrunden ved Gjedser paa dennes laveste Sted. Skibet, der maaler 1,073 Brutto Reg.-Tons, gik med fuld Kraft.

Man forsøgte straks at komme af Grunden, hvor Skibet stod med Stævnen i SSV. $\frac{1}{4}$ V., og hvor der ved Ledning viste sig at være 12' Vand forude, 16' midtskibs og 26' agter, ved egen Hjælp. Forinden Grundstødningen var Skibets Amning 16'2" forude og 17'11" agterude. Det var Storm af SØ, og Skibet huggede stærkt i Grunden, men blev trods Forsøgene slaaende fast. Et senere Forsøg paa, efter at der blandt andet var kastet c. 50 Tons Dækslast over Bord forude, at bakke af Grunden maatte standses, fordi der var kommen Sand i Føderørene, og Maskinen løb varm. Da Stormen tiltog, og Skibet tog meget Vand over, gjordes Nødsignaler. Da imidlertid Svitzers Bjergningsdamper »Frederikshavn«, der var stationeret i Gjedser, ud paa Aftenen kom til Stede og tilbød Assistance, blev Tilbudet afslaaet fra »Zelandia«, da Vejret havde bedret sig lidt. Bjergningsdamperen vendte saa tilbage til Gjedser, men returnerede til Strandingsstedet næste Morgen, hvor dets Tilbud om Assistance blev antaget c. Kl. 5 Em., idet »Zelandia« opgav at komme af Grunden ved egen Hjælp, da dets Maskine af Maskinmesteren var erklæret ubrugelig foreløbig. Den medvirkede dog senere under Bjergningen.

Der blev derpaa afsluttet Kontrakt om Bjergning af Skib og Ladning paa sædvanlige Betingelser, og Bjergningsdamperen »Frederikshavn« begyndte saa om Morgenen den 9. Marts at slæbe. Vinden var østlig stormende Kuling, og der var haard Strøm, og da Slæbetrossen sprængtes, maatte yderligere Slæbning den Dag opgives paa Grund af Vejret. Imidlertid tilkaldtes Bjergningsdamperen »Rügen«, ligeledes tilhørende Citanterne, og den næste Morgen begyndte begge Damperne at slæbe med fuld Kraft. Ud paa Eftermiddagen sprængtes Damperen »Frederikshavn«s Slæber alter, og en ny kunde ikke anbringes paa Grund af Vejrforholdene.

Den følgende Dag var det stadig Storm af SØ, saaledes at der ikke kunde foretages Bjergningsarbejde.

Fredag den 12. Marts havde Vejret bedaget sig, og man gik nu i Gang med i Damperen »Rügen« at indtage Last fra »Zelandia«, medens Damperen »Frederikshavn«s Besætning kastede over Bord af Dækslasten. Der fortsattes denne og de følgende Dage med at indtage Last fra »Zelandia« i begge Bjergningsdamperne. Efter et Forsøg paa at grave »Zelandia« løs, hvilket maatte opgives paa Grund af Strøm og Is, prøvedes alter Slæbning, hvilket omsider Onsdag den 17. Marts om Eftermiddagen Kl. 6 førte til »Zelandia«s Flotbringelse. Alle tre Skibe afsjlede derpaa til Gjedser, hvor det ved Dykkerundersøgelse konstateredes, at »Zelandia«s Bund var ubeskadiget, medens en Staaltrosse, der havde viklet sig om Skruen, maatte fjernes ved Dykkerhjælp.

Efter at Bestemmelsen i Bjergningskontrakten om Fastsættelse af Bjergelønnen ved Voldgift var bleven opsagt fra Skibets Side, indbragte Citanterne Sagen for nærværende Ret, hvor de paastaar de Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen, der har erklæret sig villig til at modtage Søgemaal paa Rederiet for Dampskibet »Zelandia«s Vegne, kendt pligtig at betale Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter samt Sagens Omkostninger, hvilke de Indstævnte paastaar ophævet.

Med Hensyn til de bjergede Værdier er der Enighed

om Værdien af »Zelandia«, nemlig 115,000 Kr., dens Ladning 242,400 Kr. og Distancefragten 2,400 Kr., ialt om trent 360,000 Kr.

Damperen »Frederikshavn« er af Citanterne ansat til 110,000 Kr., medens Damperen »Rügen« i Værdi er ansat til 90,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, der under navnlig Værdien af det bjergede, det farlige Sted, hvor Skibet stod, den paa Grund af Vejret, navnlig Isforholdene langvarige og besværlige Bjergning, findes en Bjergeløn af 55,000 Kr. at være passende, hvilket Beløb med Renter som paasaaet saaledes vil være at tilkende Citanterne, idet Sagens Omkostninger som indbefattet i dette Beløb vil kunne hæves.

Lysende Redningskranses Nødvendighed.

I Anledning af en tysk Fiskedamper »Adolf«s Undergang skriver »Hamb. Corr.«: »Atter er Menneskeliv gaaet tabt, fordi der manglede Belysning paa Ulykkesstedet.«

Om Natten den 12. Oktober er Fiskedamperen »Adolf« sprungen læk i Nordsøen og sunken. Medens det lykkedes elleve Mand at redde sig i en Baad, som senere blev optaget af den svenske Damper »Gunhild«, har Resten af Mandskabet, ti Mand, fundet Døden i Bølgerne. Fra Damperen hørte man Nodraabene, men paa Grund af Mørket var det umuligt at finde Ulykkesstedet. Hvis man nu spørger, om det ikke havde været muligt at undgaa denne Ulykke, maa der svares, at ved Belysning af Ulykkesstedet havde man sikkert kunnet afværge den. Hvis Fiskedamperen »Adolf« havde haft en lysende Redningskrans, og den var blevet kastet over Bord, saa havde Damperen »Gunhild« kunnet finde Folkene og redde dem. Et lignende Tilfælde har for kort Tid siden tildraget sig paa Elben, hvor otte Mand omkom ved, at en Fiskedamper sank. Et Fyrskibs Baad, som blev sat ud, kunde ikke finde dem i Mørket, og disse Folk var endogsaa forsynet med Redningsbælter. Ogsaa her manglede en lysende Redningskrans, der vilde have sikret disse Menneskers Redning. Det er dog egenlig selvfølgelig, at man maa gøre sig det Spørgsmaal, i hvilken Situation kommer ikke Mandskab og Passagerer, naar der tilstøder et Skib noget i Mørke, enten ved Kollision eller ved andre Ulykker, hvorved de kommer i Fare for at drukne. De kan i Reglen kun blive reddet, naar Ulykkesstedet bliver belyst, hvilket paa den simpleste Maade kan ske ved Anvendelse af en lysende Redningskrans. Redningsbælter er maa ske til Stede, men selv om de bliver benyttet, saa vil det jo som oftest være umuligt at finde de Mennesker, som svømmer om paa Havet i Mørke. Paa de fleste Skibe findes der ikke lysende Redningskrans, i det mindste ikke saadanne, som er tilstrækkelig klart lysende og har en tilstrækkelig Brændetid. Man hjælper sig ofte med de saakaldte Vandlys, som er surret til en Korkkrans, men som kun kan ses lige over Vandet, har en kort Brændetid, og ikke kan erstatte lysende Redningskrans, da de paa ingen Maade svarer til Fordringerne. Man benytter dem, fordi de er billigere, og man skyer en lille Merudgift til virkelig hensigtsmæssige, lysende Redningskrans uden at betænke, at Menneskeliv kan komme til at afhænge af, om man har noget Redningsmateriale, der svarer til Hensigten. Det maa haabes, at det inden ret længe vil blive paabudt at have lysende Redningskrans om Bord, saa lignende Ulykkestilfælde, som de her nævnte, kan undgaa.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Kanadisk Lov om Told af Skibs-Reparationer.

Af en Indberetning fra den norske Generalkonsul i Montreal fremgaar det, at der allerede foreligger et Par Tilfælde, hvor norske Skibe har maattet betale Told for Reparationer, udført i Udlandet. Generalkonsulen arbejder imidlertid paa at faa Toldbeløbene tilbagebetalt og har grundet Haab om, at det vil lykkes, fordi her foreligger Tilfælde af bona fide Reparationer i Udlandet. I sin Rapport udtaler Generalkonsulen:

»Af de Forhandlinger, som jeg i Sagens Anledning har haft med Toldministeren og »Commissioner of Customs« har jeg mere end tydelig faaet min Opfattelse af Loven bekræftet.

For en Række Tilfældes Vedkommende er det saaledes bl. a. stadfæstet, at Reparationer udført i britisk Land ikke kommer ind under Loven. Udtrykket »foreign« omfatter kun andre end britiske Lande.

Endvidere har Toldministeren udtrykkelig benyndiget mig til at udtale, at Lovens Ordlyd »may authorize the refund« i Praxis kan forstaaes og fortolkes som »will etc.« Om man end ikke paa denne Udtalelse fra Toldministerens Side kan bygge nogen absolut Ret til ved Domstolenes Mellemkomst at fremvinge en Fortolkning af Lovens Udtryk og Mening, saa bærer den dog Vidnesbyrd om, at det ikke er Forudsætningen, at Lovens Anvendelse efter Section 3 skal være overladt til vedkommende Toldministers eget Forgodtbefindende. Det er med andre Ord Toldministerens Hensigt altid at tilbagebetale erlagt Told, hvor de i Section 3 nævnte Belingelser foreligger.

Jeg har ikke anset det for formaalstjenligt eller nødvendigt at foregribe Begivenhedernes Gang ved allerede nu at indhente Ministerens Mening om specielle og tvivlsomme Tilfælde, som eventuelt vil kunne opstaa. Det er Ministerens Hensigt at praktisere Loven efter dens Hensigt og ikke efter dens Bogstav. Hermed er udtalt, at erlagt Toldafgift for Reparationer udført i Udlandet vil blive tilbagebetalt, medmindre specielle Omstændigheder taler for, at Reparationen burde været udført ved et kanadisk Værksted.

Ved Ansøgning om Tilbagebetaling af erlagt Told er det selvfølgelig nødvendigt at fremskaffe »satisfactory evidence«, d. v. s.: 1) dels bevise, at Skaden ikke er tilføjet under Skibets Ophold i kanadiske Farvande (og Reparationen derfor burde været udført ved et kanadisk Værksted), 2) dels bevise, at det har været nødvendigt at udføre Reparationen ved fremmed Værksted før Afgang fra fremmed Havn.

Som Bevis ved Ansøgningen bør der derfor fra Kaptejns Side altid fremlægges 1) behorligt Uddrag af Dagbog med Angivelse af naar, hvor og hvorledes Skaden er forvoldt, samt 2) bekræftet Genpart af lovlige Besigtelse, som foruden at udtale sig om Skadens Omfang ogsaa bør angive, at Reparationen var paakrævet før Skibets Afgang fra Havn.

Det er min Overbevisning, at lagttagelsen af disse formelle Forsigtighedsregler i høj Grad vil hjælpe Generalkonsulatet til hurtig og uden større Vanskeligheder at opnaa Tilbagebetaling af erlagt Told for Reparationer i paakommende Tilfælde.

Antwerpen. En Reders Erfaringer.

Et velkendt Rederi i Kjøbenhavn har sendt Foreningen følgende til Offentliggørelse:

»Hvad Brækagen angaar, saa er Forholdet det, at det nu er blevet almindeligt, at vi ved Befragtning tvinges til at benytte Mæglerens eller Befragterens Sluver i Antwerpen, og først flere Dage efter Skibets Afgang kommer

der saa en Fordring for Brækage, som kan beløbe sig til flere Hundrede eller Tusinde Fres., alt beroende paa, hvilke Folk man har haft at gøre med. Med andre Ord, Skibet er mere eller mindre prisgivet Købmanden i Antwerpen, og for Rederen er der kun det Haab, at Mægleren varelager hans Interesser.

Vi har nu haft en Masse »Brækage-Sager« i Antwerpen, ogsaa Tvistemaal om Liggedagspenge, men som Regel ender det med, at vi maa indgaa paa Kompromis og betale saa og saa mange Hundrede eller Tusinde Fres. Under disse Forhold er der selvfølgelig ikke andet at gøre end fremtidig at holde sig borte fra Antwerpen, men det kunde maaske ved denne Lejlighed interessere Foreningen at høre om Resultatet af et af vore Dampskibes Befragtning for en saadan Rejse.

Baaden blev befragtet den 30. Juli om Morgen for prompt Lastning, men der forlangtes seks Dages Notice til Aflederne, dog kun som en Formsig, idet man paastod, at Varerne laa færdig og klar til Afskibning, og at Skibet ikke vilde blive opholdt. Damperen skulde laste 104 Std. i Lovisa og derefter komplettere i Wiborg. Ved Ankomsten til Lovisa den 3. August om Formiddagen viste det sig, at Partiet slet ikke var klart til Afskibning, og Baaden afgik ikke med de 104 Std. før Lørdag Aften den 7. August; den ankom til Wiborg den 8. August og lastede der ialt 440 Std. fra den 8. August til den 18. August om Morgen, da Damperen afgik; den havde da paa de to Pladser lastet ialt 544 Std. og paa de to Lastpladser tilsammen haft et Ophold fra 3. August om Formiddagen til 18. August om Formiddagen, ialt femten Dage. Selvfølgelig har der været noget daarligt Vejr, men den væsentligste Grund til den langsomme Ekspedition er de daarlige Forhold i Sydfinland og ikke mindst Ladningens daarlige Beskaffenhed, idet den væsentlig bestod af Brædder, hvilket næsten altid er Tilfældet med Ladningerne til Antwerpen. Damperen laster almindeligvis 600 Std. D. B. 1/3 Boards og har endog ved tidligere Lejlighed lastet 626 Std., men i dette Tilfælde fik den kun 544 Std. ind, derefter ankom Damperen til Antwerpen 25. August Kl. 8 Fm., og vi troede nu, at Damperen med fire Luger vilde blive lossat efter 100 Std. pr. Dag, men ogsaa dette slog Fejl. Damperen afgik ikke fra Antwerpen før den 3. September Kl. 4 Fm. og var saaledes ialt ni Dage i Antwerpen inklusive en Søndag. Det viser sig nu, at der alligevel ikke tilkommer Skibet nogen Liggedagspenge, hvorimod vi, som sædvanlig efter Damperens Afgang, fik Meddelelse om en Fordring paa Fres. 1.040 for Manko og Brækage.

Vi saa meget gerne, om Foreningen i sit Cirkulære eller paa anden Maade kunde bringe Meddelelse til vore Kolleger om de bitre Erfaringer, vi har høstet. Tilfældet med dette Dampskib er ikke det eneste; vi har haft adskillige lignende Tilfælde i Antwerpen, baade hvad daarlig Indtagende, daarlig Ekspedition og Fordringer angaar, og vi finder, at alle disse daarlige Forhold bør kendes i saa stor Udstrækning som muligt.

Foreningen kan kun udtale, at de Erfaringer, dette Rederi har høstet i Antwerpen, stemmer med dens egne, og at der er al mulig Grund for Rederne til at have dette for Øje, naar de slutter Fragter for denne Havn med Trælast fra Østersøhavne. Beskadigelse af Lasten er blevet tilfældig uundgåelig under den forcerede Løsning, der er nødvendig, naar den skal tilendebringes indenfor en nogenlunde rimelig Tid, og Fordringerne paa dette Grundlag kan blive ret betydelige, især naar Talen er om Trælast af lange og tynde Dimensioner. Det svarer Regning i saadanne Tilfælde at sørge for i Tide at faa konstateret, hvor mange Stykker der er beskadiget, og at undgaa retslig Besigtelse, som saa ofte vil medføre Omkostninger, der overstiger Kravet for den beskadigede Last, og disse Omkostninger vil Rederne ikke kunne undgaa at betale. Som Regel ordner Rederne derfor Sagen i Mindelighed med Modtagerne, men i Tider som de nuvæ-

rende med de elendige Fragter, som næppe giver noget Overskud, selv om der ingen Fradrag bliver, vil naturligvis disse smaa Fordringer virke ganske særlig irriterende og ogsaa blive mere følelige.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har sidste Uge ikke bragt nogen Forandring til det bedre, og de enkelte fremkomne ny Ladninger har været utilstrækkelige til at dække Behovet. Fra Danmark er sluttet enkelte Kornlaster til Østnorge og England samt enkelte Cementlaster til Østersøhavne. Tyskland er mat, og der udbydes kun ganske faa Kornlaster til Sydbotten samt enkelte til England. Rusland har ligeledes kun faa Træ- og Oljekagelaster men er uden Interesse, idet Sejladsen paa Petersborg betragtes som sluttet for Sejlere. Fra Finland og Bottenhavet er sluttet nogle faa Laster til lave Rater, ligesom der er nogle faa Laster for senere Lastning men til saa lave Noteringer, at der ikke kan reflekteres derpaa. Syd- og Vestsverig samt Østnorge har intet af Interesse, idet de fleste Forsøg paa Salg mislykkes.

Returfragter Vest fra og Mellemrejser holder sig uforandret til faste Rater, og de fremkomne, ny Laster dækker Behovet.

Med Hensyn til de mindre Skibe har heller ikke sidste Uge bragt nogen Forandring til det bedre, tværtimod; af Østersøpladser, som har nogen videre Interesse, er der stadig Riga og Libau, som begge noterer omkring 14 Mark, Königsberg, som har sluttet til 6 Mark og Danzig, som pr. November noterer 5½ à 6 Mark; de øvrige tyske Havne slutter fra Tid til anden Skibe, som ligger paa Pladsen, men meget er det ikke. Sverig er kendelig flovere, og kun enkelte Ladninger er at faa til Stettin, Kiel og Hamburg fra de sydlige Pladser; fra Sundhavnene sluttedes for Lervarer til Königsberg 3½ Mark, Burgstacken samt til Flensborg 3¼ Mark, hvortil endnu søges et Par Skibe, og til Skien 5 Kr. Af vestsvenske Havne er der kun Lysekil, som kan slutte til Königsberg, Neufahrwasser 4 Mark, Flensborg 3¼ Mark. Danmark sluttede nogle Skibe for Byg til Tuborg til 12 Øre og noterer ellers kun Cement til Norge 4 à 4½ Kr. samt Kartoller til Stockholm 5½ à 6 Kr. Kjøbenhavn sluttede for Hvede til Åhus, Ystad 10 Øre, Cimbrishavn 12½ Øre, Aalborg 12 Øre og for Hørfrø-kager til Aalborg 12 Øre, Randers 13 Øre.

Havarier og Forlis.

Schach Steenberg, Dpsk. af Kjøbenhavn, blev, medens den laa ved Refshaleen og lossede Kul, pausejlet af Dpsk. »Pera« af Hamburg. »Schach Steenberg« blev ramt ved Storlugen og fik en Del Skade paa Dækket og en Bule i Siden. »Pera« tog ingen Skade.

Durham, Dpsk. af Sunderland, er Natten til d. 21. ds. paa Rejsen til Petersborg med Kul grundstødt ved Hittorp Nord for Helsingborg. Flot med Assistance af Svitzers og er ankommet til Helsingør Red for Dykkerundersøgelse.

Florida, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom Natten til d. 22. ds. paa Grund ved Nabo i Kielertjord. Flot med Assistance af tre Skæbdaupere og fortsat Rejsen til Kjøbenhavn.

Capella, Skonnert af Struer, er paa Rejsen fra Aalborg til Esbjerg med Cement indløbet læk til Frederikshavn for Reparation efter Grundstødning i Jammerbugten.

Peter Benoit, Dpsk. af Antwerpen, kom Natten til d. 22. ds. paa Grund paa Middelgrunden paa »Søndre Hoved«. Flot med Assistance og er opankret paa Yderreden for Dykkerundersøgelse.

Cio, russisk Skonnert, er paa Rejsen fra Helsingborg til Lübeck med Ler sprunget læk, hvorfor Kaptajnen har maattet sætte den paa Grund udfør Liselund paa Moen. Svitzers »Frederikshavn« assisterer.

Anna, Galease af Stavho, er paa Rejsen fra Höganäs til Frederiksstad sprunget læk og er indbragt til Skagen for Reparation.

Grane, Dpsk. af Bergen, har paa Rejsen fra Kotka til Frankrig med Trælast søgt herind paa Reden for Dykkerundersøgelse. Skibet har været paa Grund ved Gotland.

Nakskov, 23. Oktober. (Ritz, Bar.) Barken »Wanja« af Helsingborg, paa Rejse fra Dokken i Svendborg til Sundsvall, er i Gaar Morges grundstødt ved Ohnsevig ¼ Mil fra Land, hvor den staar meget haardt. Svitzer assisterer.

Rettelse. I forrige Nummer af Bladet er der ved en Fejltagelse kommet til at staa »Hjalmar, Dpsk. af Kjøbenhavn —«, hvor der skulde staa »Hjalmar«, Sk. af Marstal.

Nybygninger, Køb og Salg.

Aktieselskabet Detailhandlerbanken i Likvidation har nu solgt det ved Tvangsauktion overtagne Dampskib »Kommerzienrat Burjam« til Dampskibsselskabet Progress for 250.000 Kr. kontant. Handelen er sket gennem Skibsmæglerfirmaet Daniel Milberg i Hamburg.

Ring Andersens Jernskibsværft, Svendborg, har fornylig faaet Bestilling paa en Staallegter til Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise. Den skal laste 300 Tons d. w.

Samme Firma's Træskibsværft har fornylig sluttet Kontrakt med Kapt. Hansen, Stryn, om Bygningen af en fore and aft Skonnert, maalende e. 70 Brutto Tons. »Svendb. Amtst.«

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkedensersings Fabrik i Nakskov

Faa i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Køb. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Petersborg 23./10. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre
19./10. til Tunis. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 22./10.
hertil. — Anglo Dane, Wieneke, afg. herfra 23./10. til Arendal.
— A. N. Hansen, Paaske, ank. Dunkerque 19./10. — Antwer-
pen, Madsen, afg. Lissabon 18./10. hertil. — Arkansas, Pe-
tersen, pass. Dunnethead 7./10. for New York. — Arno, Stubberg,
afg. Dartmouth 23./10. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Bordeaux
19./10. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Havre 22./10.
— Beira, Lunge, ank. Tarragona 23./10. — C. F. Tietgen,
Thomsen, afg. New York 21. 10. til Kristianssand. — Chr. Bro-
berg, Mortensen, afg. Napoli 24./10. til Catania. — Christian
IX, Holm, afg. herfra 23./10. til Königsberg. — Dagmar, Bogvad,
ank. Almeria 24./10. — Douro, Søberg, ank. hertil 25./10. —
Esbjerg, Strufve, afg. Libau 23./10. hertil. — Florida, An-
dersen, ank. Kastrop 23./10. — Frederik, Thomsen, pass. Bruns-
büttel 22./10. for London. — Garonne, Kromann, pass. Bruns-
büttel 23./10. for La Rochelle. — Georgios I, Sorensen, ank.
Libau 24./10. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 19./10. —
Hjelm, Sorensen, ank. hertil 23./10. — J. C. Jacobsen, Peter-
sen, afg. Antwerpen 23./10. til Swansea. — Jolantha, Simon-
sen, ank. hertil 20./10. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 19./10.
— Kentucky, Andresen, ank. hertil 23./10. — Kiev, Jorgensen,
afg. Petersborg 23./10. til Riga. — Kursk, Gommesen, afg. Ant-
werpen 24./10. til Aarhus. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau
17./10. — Loire, Craignou, ank. Stettin 22./10. — Louise,
Mikkelsen, ank. Petersborg 23./10. — Louisiana, Ørsted, afg.
Baltimore 12./10. hertil. — M. G. Melchior, Hardt, ank. hertil
25./10. — Morso, Oest-Jacobsen, pass. Brunsbüttel 17./10. for
Oporto. — Moskoy, Rasmussen, afg. Riga 22./10. til Dunkerque.
— Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Galata 22./10. — Nordjyl-
land, Jacobæus, ank. Antwerpen 22./10. — O. B. Suhr, Frisc-

nette, ank. Antwerpen 22./10. — Omsk, Lepper, ank. Hull 21./10.
— Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 23./10. til New York. —
Pennsylvania, Gotsche, afg. Kristianssand 17./10. til New
York. — Perm, Christensen, ank. Libau 20./10. — Pregel,
Iversen, afg. herfra 21./10. til Petersborg. — Saga, Wiberg, afg.
Riga 23./10. til Antwerpen. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil 24./10.
— Seine, Dampf, ank. Bordeaux 11./10. — Texas, Lissner, afg.
Buenos Aires 14./10. til Hull. — Thyra, Mikkelsen, ank. Trond-
hjem 23./10. — Tiber, Beeh, ank. hertil 22./10. — Tyr, Than-
ning, ank. hertil 25./10. — United States, Wulff, ank. Kri-
stiania 25./10. — Viking, Meyer, ank. hertil 25./10. — Karin,
Ryberg, ank. Stettin 15./10. — Vadso, Poulsen, ank. hertil 24./10.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Rosario
6./10. til St. Lucia. — Michail Outchoukoff, Harhoe, afg.
Parington 14./10. til Piræus. — Generalkonsul Pallisen,
Christensen, afg. Campbellton 15./10. til Belfast. — Vladimir
Reitz, Olsen, afg. Chatham 16./10. til Preston. — Helmer
Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 13./10. til Belfast. — Excel-
lence Pleske, Rasmussen, ank. Kronstadt 6./10. — Pawel
Andrejeff, Tannebek, afg. Ghent 22./10. til Hartlepool. —
Vladimir Sawin, Carstensen, ank. London 17./10. — Alex-
ander Shukoff, Brandt, afg. Reval 20./10. til Ghent. — Jo-
han Siem, Nielsen, afg. Petersborg 19./10. til London. — Ha-
rald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kronstadt 15./10. til Papen-
burg. — Newa, Dahl, afg. Libau 17./10. til Barrow.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Mülhgraben 23./10. —
Nautik, N. Nielsen, afg. Almeria 21./10. til Liverpool. — Nord-
soen, Skon, pass. Hanstholm 22./10. for Helsingor. — Nexos,
Basse, ank. Kjøbenhavn 22./10. — Gerda, Iversen, pass. Hanstholm
21./10. for Sevilla. — Fvlla, Christensen, ank. Assens 22./10. —
Cito, Jensen, ank. Bristol 23./10. — Napoli, Brinch, ank. Burry-
port 22./10. — Bodil, Uldall, afg. Hallsta 20./10. til Malaga. —
Norma, Schiff, ank. Aarhus 21./10. — Alfa, Lauritzen, ank. Bo-
ness 23./10. — Laura, Pedersen, afg. Blyth 23./10. til Hango. —
Hebe, Gregersen, ank. London 23./10. — Inger, Larsen, afg.
Helsingfors 21./10. til Koivusaari. — Johanne, Thøgersen, afg.
Windau 23./10. til Manchester. — Karla, K. M. Nielsen, ank.
Leith 23./10.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen,
afg. Libau 19./10. — N. F. Hoffding, Petersen, ank. Boness
21./10. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Stettin 22./10. — J. D.
S. Adolph, Poulsen, ank. Ghent 19./10. — Alfred Hage,
Møller, ank. Windau 23./10. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg.
Windau 23./10. — Ajax, Brøsen, afg. Rotterdam 22./10. — H.
Pontopidan, Klitgaard, afg. Himango 16./10. — E. M. Dal-
gas, Møller, afg. Kjøbenhavn 23./10. — Lars Kruse, Mathiesen,
ank. Ghent 23./10. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Methil
21./10. — G. Koch, Jørgensen, pass. Kjøbenhavn 19./10. for nordø.
— Hans Tavsén, Klaborg, ank. Svendborg 19./10. — H. C.
Andersen, Rasmussen, ank. Aarhus 23./10.

Vulcan. Yulean, Nielsen, ank. Lübeck 19./10. — London,
Bom, ank. Stettin 18./10. — Paris, Tholander, afg. Boness 20./10.
til Aarhus. — Bryssel, Kaas, ank. Korsør 22./10.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Ymuiden 18./10. til Palma Di
Majorca. — Wien, Boeck Hansen, afg. Blyth 21./10. til Königs-
berg. — Roma, v. Thun, ank. Libau 21./10.

Dania. Ely, Mecinertz, afg. Holmsund 22./10. til Great Yarmouth.
— Ingrid, Winther, ligger i Kjøbenhavn. — Fanny, Eriksen,
afg. St. Nazaire 22./10. til Santander. — Lilly, Nielsen, ank.
Emden 17./10. — Alexy, Lorentzen, afg. Santander 22./10. til
Rotterdam. — Dagny, Sorensen, ank. Methil 22./10. — Mary,
Bang, afg. Lovisa 22./10. til Åbo.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Boness 18./10.
— Brattingsborg, Suenson, ank. Archangel 16./10. — Flyn-
derborg, Andersen, afg. Petersborg 22./10. til Boness. — Fre-
deriksborg, Fischer, ank. Rotterdam 21./10. — Frederiks-
borg, Alhertsen, ank. Petersborg 17./10. — Jømsborg, Mat-
hiesen, ank. West Hartlepool 23./10. — Kronborg, Jensen, afg.
Barry 24./10. til Huelva. — Rosenborg, Schultz, afg. Windau
20./10. til London. — Skanderborg, Jensen, ank. Livorno
20./10. — Stegelborg, Lund, ank. Petersborg 17./10. — Stjer-
neborg, Lund, ank. Ghent 14./10. — Søborg, Hansen, afg.
Sunderland 13./10. til Oran. — Uranienborg, Schmidt, ank.
Sunderland 22./10.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Pe-
tersborg 21./10. til Tyne. — Klampenborg, Winther, afg.
Methil 21./10. til Odense. — Marselisborg, Larsen, ank. Ge-
nitschek 9./10. — Silkeborg, Pedersen, ank. Wasa 17./10. —
Skodsborg, Agerlin, ank. Garston 16./10. — Tuborg, Schmidt,
ank. Petersborg 20./10. — Ulfborg, Møllerup, afg. Huelva
19./10. til Riga. — Vordingborg, Palsho, afg. Königsberg
22./10. til Rotterdam.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Riga 21./10. —
Dansborg, Kühl, afg. Huelva 24./10. til Memel. — Jagers-
borg, Larsen, ank. Aarhus 19./10. — Kallundborg, Nielsen,
afg. Brügge 22./10. til Sunderland.

(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 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 Dampsiromen 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 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 Havneus 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 om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: 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 Havneus Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug, 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar 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: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggøri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havneus Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kau 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 Løfteævne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns-siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maan-der efter Ind-førslen gen indføres til	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, I Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vand-forsyning ved Bolværk. Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	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 de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Af tale.	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.	Svaje bassin, 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 Vandværksledning ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Ind 10 Øre Ud - -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaand til billige Takster.	Ballastafgift 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vand er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. indbetattet Lodsafgifter. Dampskibesom anløber for Kulturforsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er frit for Udg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Routebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 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 Bredder er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjelblokkene er c. 12½', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6¼ 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 Fernø. 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 Ørøde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrønden 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugerdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hoved-sagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalings-plads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Præstø.	Rende med 12 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 12 Fod. Bolværkerne 4—5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning 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 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, 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 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestaiden.

Havne- afgifter.	Lods- og Bugser- afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Last- ningsom- kostninger	Forskelligt.
Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Dan- marks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Hav- nen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for ud- gaaende, medmindre der er benyttet Bug- sering for indgaaende, idet Afgiften da ned- sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bug- sering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Hav- nens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton. 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning be- sørges af Ladnings- Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køl- halingsplads, Ophaler- bedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd- siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods- takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be- sørges af Ladnings- modtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Ma- skinfabriker. Store Træ- skibsbyggerier. Ophaler- beddinger, hvoraf 2 til- hører 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 650 Brutto Reg.-Tons.

en, ank. Terneuzen 18./10.
iansen, afg. Riga 23./10. til
drove, ank. Kemi 23./10.
ensen, ank. Tyne 22./10.
dler, afg. Archangel 15./10. til
n, afg. Libau 21./10. til Gran-
Rotterdam 18./10.
ise jeff, Koføed, ank. Reval
ensen, afg. Leith 23./10. til
fg. Antwerpen 20./10. til Per-
n, ank. Rotterdam 21./10. —
1./10. til Pertusola. — Wa-
/10.
rtsen, afg. Kjøbenhavn 23./10.
ar, van Deurs, ank. Hankow
Singapore 19./10. til Suez. —
til Kjøbenhavn. — Bandon,
Port Said. — Pangan, Knud-
kok. — Samuti, Licht, afg.
on, Hansen-Raun, afg. Genna
abe, ank. Frederiksstad 18./10.
lagoa Bay 30./9. til Christmas
St. Thomas, Hansen, afg.
St. Jan, Ingemann, afg. St.
Grimsby 22./10. — Energi,
kliptika, Hemmingsen, afg.
nk. Libau 23./10. — Svend,
ank. Riga 16./10. — Eng-
— Holland, Poulsen, ank.
n, afg. Warkworth 21./10. —
Amsterdam 18./10.
. Stockholm 20./10. — Tysk-
— Belgien, Nielsen, ank.
Dronning Olga, Petersen,

Frøen, Austa, Bagger, afg. Kiel 22./10. til Libau. —
Freja, Nielsen, ank. Malmø 22./10. — Vera, Thing, ank. Ant-
werpen 19./10.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Neufahr-
wasser 20./10. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Sunderland
23./10. til Swinemünde. — Ove Gjedde, Jans, ank. West Hartle-
pool 23./10.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, ank. Rotterdam 22./10. —
Skinfaxe, Vilandt, ank. Ghent 17./10. — Rimfaxe, Faber,
pass. Kjøbenhavn 22./10. til Antwerpen. — Schach Steenberg,
Theilland, ank. Königsberg 23./10.

Heimdals. Anine, Leth, ank. Ronen 19./10. — Helga,
Vaaben-Hansen, afg. Karrebæksmünde 24./10. — Martha, Christen-
sen, ank. Soderhamn 23./10. — Elina, Ratje, afg. West Hartle-
pool 17./10. — Therese, Pedersen, afg. Grangemouth 15./10. —
Simone, Møller, afg. Tyne Dock 11./10. — Jeanne, Løffler, afg.
Riga 22./10. — Vera, Riso, afg. Tyne Dock 24./10. — Daisy,
Lagesen, ank. Hernösand 20./10.

Torm. Sara, Sonnichsen, ank. Rotterdam 22./10. — Helene,
Sørensen, afg. Methil 24./10. — Agnete, Petersen, ank. Methil
23./10. — Hermia, Hansen, ank. Reval 25./10. — Alice,
Schultz, afg. Odense 23./10.

Sejlskibe.

Æra. Freden, Christensen, ank. Bårntisland 20./10. —
Maagen, Mortensen, ank. Gibraltar f. O. 20./10. — Maius Bay,
Friis, ank. Pillau 21./10. — Zeus, Sørensen, ank. Warnemünde
21./10. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Antwerpen 20./10.
— Nathalie, Eriksen, ank. Gibraltar f. O. 21./10. — Bien,
Petersen, ank. Haderslev 21./10. — Thea, Friis, ank. Bårntisland
22./10. — Svip, Jensen, ank. Pillau 22./10. — Malfridur,
Hansen, ank. Kjøbenhavn 22./10. — Smart, Christensen, ank.
Visby 21./10. — M. Hay, Petersen, ank. Strömstad 21./10. —
Skandia, pass. Prawle Point 19./10. for vestg. — Venus, Jen-
sen, ank. Helsingborg 22./10. — Norden, Rasmussen, ank. Gote-
borg 22./10. — Hermod, Dreimann, ank. Hundested 20./10. —
Vera, Clausen, afg. Kubikenborg 17./10. til Douglas. — Maa-
gen, Mortensen, er afg. fra Gibraltar til Genova. — Industri,
Raahege, ank. Gibraltar 22./10. f. O. — Wemyss Castle,
Bandholm, ank. Kjøbenhavns Red 22./10. p. R. t. Middlesbrough.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 26. Oktober 1909. — So- og Handelsretsdomme.
— Lysende Redningskranes Nødvendighed. — Af Nordisk Skibs-
rederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis.
— Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere,
Kjøbenhavn og Provinserne.**

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.



faas hos de fleste af Landets

**Skibs- og
Provianteringshandlere**

Jacob Holm,
Rønne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinser.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: "HOPPE"

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: "Hansen"

Cronstadt
Tigr.: "Hansen"

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redaresförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.**

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: "Veltheim", Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: "Søborg".
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Anneplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3263.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.
Etabl. 1881.
Kotka, Finland.
Telegr.-Adr.: "Cadenius", Scott's
& Watkins Codes.
Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)
Skibsmægler
Telegr.-Adr.: "Holmström".
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

**W. Coops Skibshand-
Vejle.**

Al Slags Proviant til Udførsel
Lager af alle Skibsrekvisitter

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)
Skibsmægler.
Telegr.-Adr.: "Baltcon".
"Lagerqvist".

Rechnitzer, Thomsen & Co

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: "Maritime".
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. I
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBEF
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
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 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 84.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 2. November 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Løsschjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slangar 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.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommisionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Privat Telegraf-Code,
let og besparende Forbindelsesmiddel mellem Søfarende og Hjemmene.
Prisen er Kr. 1,50 pr. enkelt Eksemplar.
Faaes ved Høenvendelse til „Dansk Søfartstidende“s Kontor,
St. Annæ Plads 26 eller gennem Boghandlerne.

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.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Kew Certifikat 100 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakslar og Skrueakslar leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Skibshypothekbanken
Filial af hol-landsk Bank Chr. IX's Gade 5 i **København** Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

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«

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Skibshypothekbanker** **Prioritetslaan i Skibe**
paa favorable Vilkaar

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.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

G. C. de Baerdemæcker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Dampskibsfører,

energisk, søges straks, fast indenlandsk Rute, Indskud Kr. 4000. Billet, mrk.: »383«, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgravøren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.



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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:
Privata.

Telefon-Nr.
6.

Skib til Salg.

En Galease, 18 Netto, 23 Brutto Tons, laster 1000 Centner, godt udhalet med alt Tilbehør til Stenfiskeri, bygget af Eg i Rødvig 1898, sælges billig, naar Handel kan ske snarest ved Henvendelse til

Otto Kraghs Eft.

Nakskov.

HELGE STABELL

Skibsingeniør

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.

Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 28, ved Havnen.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Yngre Skibsfører

søger Plads snarest i Damp- eller i indenrigs Fart eller i større Bugserbaad. Gode anbefalinger haves. Billet, mrk.: »387«, bedes indlagt paa Bl. Kontor. J

Palle Sørensen's Eftf. Uhr-, Kronometer- og Instrumentmager. — **Sølvtorvet 4.** Telefon Øbro 1516 y. Butik, Lager samt Værksted for Reparationer af alle Arter sine Stue-, Lomme- og Søuhre.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørages.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens

Sofartaafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RANET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 616.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter

de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Gammel Strand 34.

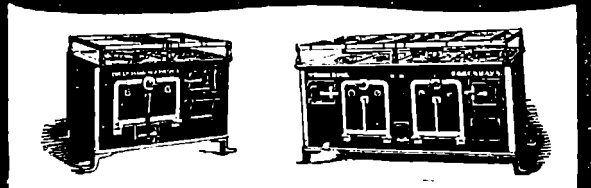
Kongelige Søassurance.

124.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVN
AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART

FORLANG KATALO



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER

LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 95

Kjøbenhavn, d. 2. November 1909.

Wilhelm Hartvig Otto Weimann, der den 28de Oktober udnævntes til Minister for Handel og Søfart, er født i Odense i 1868 og saaledes en Mand i sine bedste Aar. I Begyndelsen af 90erne fuldendte Weimann sin Universitetsuddannelse med den juridiske Embedseksamen, men om han end i nogen Tid har gjort Brug af denne som Overretssagfører, ligger hans væsentligste Arbejde dog paa andre Felier. Efter at have sat sig ind i praktiske Handelsforhold, til hvilket han, som tilhører en anset Købmandsslægt, havde let Adgang, gik W. i 1897 over i Konsulatsvæsnets Tjeneste, hvor han gennem Konsulaterne i Chicago og New York avancerede til Posten som Generalkonsul i Hamburg — vel nok en af de betydeligste Konsulatposter, som Danmark opretholder.

Gennem sin Virksomhed i dette Embede har Weimann erhvervet sig et betydeligt teoretisk og praktisk Kendskab til Skibsfartens Forhold, hvad der tilfulde bekræftes af Mænd, som har haft Lejlighed til at staa i Forbindelse med det hamburgske Generalkonsulat.*).

Hvorledes nu Samarbejdet mellem den ny Minister for Skibsfarten og denne selv vil forme sig, det vil ikke blot bero paa Ministerens Personlighed men maaske fuldt saa meget paa den Holdning, som Skibsfarten fra første Færd indtager. Vi kan ikke vente i Ministeren at træffe den typiske Fagmand, hverken Rederen, Navigatøren eller Teknikeren, men til Gengæld ved vi, at man hos ham vil finde ikke blot en paa mange Aars praktisk Virksomhed grundet Forstaaelse af Skibsfartens Maal og Midler i det store og hele baade i Danmark og Udlandet, men desuden et positivt Kendskab til mange af de Forhold og Vanskeligheder, som en Reder eller Fører til daglig maa arbejde med eller kæmpe imod.

For Skibsfartens Vedkommende tror vi at turde udtale, at disse Egenskaber vil være fuldt tilstrækkelige, til at man vil komme Handelsministeren i Møde med aaben og ærlig Tillid, i fuld Fortrøstning til, at han vil arbejde videre paa at samle alle de Sager under Skibsfartens egen Administration, som naturligt hører hjemme dér, men først og fremmest, at han vil fortsætte og om muligt udvikle endnu videre det nøje Samarbejde med Skibsfartens Organisationer, som under hans Forgænger antog fast og maalbevidst Karakter.

Fhv. Styrmand Knud Peter Hansen af Aarhus har under 27. Oktober modtaget Fortjenstmedaljen i Sølv med Tilladelse til at bære den.

*) Generalkonsulatet i Hamburg har under Hr. Weimanns Ledelse stedse været kendt for sin elskværdige Imødekomsthed. Som et lille Træk, der klart viser, med hvilken velvillig Forstaaelse af Erhvervslivets Ønsker Generalkonsul W. opfattede sit Konsulats Opgaver, skal det her anføres, at *Dansk Søfartstidende* i Aarenes Løb fra Generalkonsulatet stadig har modtaget saadanne Udklip af fremmede Blade, som Konsulatet har anset for at være af Interesse for den danske Skibsfart.

Idet vi paa vore Læseres og vore egne Vegne bringer Ministeren en Tak for det Materiale, som fra denne Kilde er tilflydt Bladet, tillader vi os, i al Beskedenhed, at nære det Haab, at den fremtidige Ledelse af Generalkonsulatet i Hamburg ogsaa paa dette Punkt vil følge sin Forgængers Spor.

Red.

Styrmand Hansen, der nu er Formand og Portner paa Sabroe & Co.'s Maskinfabrik i Aarhus, hjergede i December 1891 Besætningen, 7 Mand, fra Briggen »Killia Lass« af Aberystwith, som, efter at Skibet var strandet paa Lysegrund, drev om i aaben Baad. I November 1902, da Hansen var Styrmand med 3/m. Skonnert »Delos« af Thurø, der den Gang var paa Rejse fra England til Gibraltar og laa underdrejet for Storm i den spanske Sø, lykkedes det ham efter gentagne Forsøg at redde hele Besætningen, 14 Mand, fra Dampskibet »Kong Sigurd« af Kristiania, som blev truffen i synkefærdig Tilstand og med Baadene slaet over Bord af Søen; for at faa den sidste Mand med maatte Hansen til Slut selv springe over Bord fra Skonnertens Baad.

For sin Optræden ved denne sidste Lejlighed modtog Styrmand Hansen af den norske Regering Medaljen af 1. Klasse for ædel Daad.

Udvidelse af St. Petersborg Havn. Det russiske Handelsministeriums Søfartsafdeling har forelagt Komiteen for Handelsskibsfarten en Plan til en Udvidelse af St. Petersborg Havn, skriver »Hamb. Corr.« I Udkastet fremhæves det, at Havnens nuværende slette Forfatning er til stor Skade for Handelen. Havneforvaltningen har mellem mange forskellige Projekter valgt et, hvis Hovedpunkter kan sammenfattes i følgende: Det smalle Farvand i Søkanalen bliver udvidet til 150 Favne og uddybet til 28 Fod (nu 22 Fod). Indsejlingen til Søkanalen skal ogsaa udvides og en Stenkaj bygges paa sammes venstre Bred. Endvidere skal den lille Flod Jekateringoska uddybes, og Farvandet gøres bredere, og endelig skal der anlægges ny Lossepladser.

Venedigs Havn. Det norske Generalkonsulat i Genua har indberettet, at en ny Kaj paa 80 Meters Længde er blevet aabnet for Trafiken ved Stazione Marittima i Venedig. Dette Anlæg hører til de planlagte Arbejder for Havnens Udvidelse, fortæller »Norg. Sjøft.«, og man haaber, at de øvrige Planer ogsaa snart maa komme til Udførelse.

Panamakanalen. (Ritz. Bur.) Til »Morning Post« telegraferes fra Washington, at Guvernøren over Panama-Kanal-Zonen, der for Øjeblikket opholder sig i Washington, har erklæret, at Panama-Kanalen vil være færdig allerede for Udgangen af Aaret 1913 eller to Aar tidligere, end man i heldigste Tilfælde havde ventet. 40,000 Mand er beskæftiget med Udgravningen.

Nordøstersøkanalen undergaar for Tiden en betydelig Udvidelse, som vil komme til at koste to hundrede Millioner Mark. Kanalens Bundbredde skal nemlig udvides fra 22 Meter til det dobbelte, og Dybden forøges fra ni til elleve Meter.

For Øjeblikket er man bl. a. beskæftiget med Opførelse af Arbejderboliger ved Brunshüttel, og man har begyndt Udgravningsarbejder forskellige Steder. Der skal udgraves omtrent en Million Kubikmeter Jord.

(»Berl. Tid.«).

Skibsfarten paa Archangelsk. Archangelsk, 28. Oktober. (Ritz. Bur.) Skibsfarten er sluttet.

Midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie.

Handelsdagbladet »Borsen« har ment at burde støtte Skibsfarten ved i en Artikel af 23. Oktober at fremsætte en indgaaende Kritik af den ny Lastelinie Lovgivning. Kritiken hviler imidlertid i et og alt paa en Blanding af Misforstaaelser og Mangel paa Kendskab til de faktiske Forhold, og Ministeriet for Handel og Søfart har i den Anledning for Offentlighedens Skyld fundet det rigtigst at tilrettevise »Borsen« gennem en officiel Udtalelse om den paagældende Lovgivning.

Den officielle Redegørelse, der ligeledes er tilstillet *Dansk Søfartstidende*, vil for sine Hovedsynspunkters Vedkommende ikke være dette Blads Læsere ubekendt, samtidig med at den bringer en Del ny Oplysninger om saadanne Forhold, som kun Ministeriet og Lasteliniekommissionen i Folge Sagens Natur har kunnet sidde inde med.

Dens Ordlyd er følgende:

»Hovedudgangspunktet for Artiklen synes at være den væsentlige Misforstaaelse, at de i England om danske Skibe gældende Regler er de samme, som de hidtil »i om trent en Menneskealder« har været. Efter at det i Artiklen rigtig bemærkes, at England i lang Tid har haft en Lov, hvorefter engelske Skibe mod visse ret begrænsede Undtagelser skal forsynes med Lastelinie mærke, der angiver det største Dybgaende, til hvilket Skibet maa lastes, anføres yderligere:

»Man forlanger endvidere i England, at Skibe, der søger engelsk Havn, skal være lastet efter de samme Regler; d. v. s., at de ikke maa laste mere, end den engelske Lastelinie tillader«. Det ser ud, som om denne Bestemmelse for fremmede Skibe ogsaa har eksisteret i længere Tid, og Artiklens Indhold i det Hele taget styrker dette Indtryk. Naar det f. Eks. siges: »Forholdene er ikke anderledes, end de har været i mange Aar o. s. v.« og »skønt vi hidtil ogsaa overfor England har klaret os godt nok uden saadan en Lov, saa har man pludselig fundet det nødvendigt at faa en saadan«, saa viser dette, at man synes at svæve i Uvidenhed om, at Forholdene er ganske forandret fra den 1. Oktober d. A., netop den Dag, paa hvilken den danske Lov traadte i Kraft. I Tillæget til den engelske Lov »Merchant Shipping Act« af 1906, begynder nemlig den første Paragraf, der handler om »Application of British load line to foreign ships«, med at bestemme, at de Paragrafer i »Merchant Shipping Act«, der foreskriver Lastelinie mærkets Anbringelse paa engelske Skibe ogsaa skal »after the appointed day apply to all foreign ships, while they are within any port in the United Kingdom, as they apply to British ships«, og »the appointed day« er netop den 1. Oktober 1909. Adskillige, der har at gøre med Skibe, som anløber engelske Havne, vil ogsaa have mærket en kendelig Forandring af Forholdene i England. Artiklen synes altsaa til en Begyndelse at gaa ud fra ganske fejlagtige Forudsætninger med Hensyn til de engelske Love for Skibe, der anløber engelske Havne.

Som Forholdene nu imidlertid er, kunde Regeringen have taget ét af to Standpunkter, man kunde have lagt Hænderne i Skødet og ladet Rederne skøtte sig selv.

Saa fremt den ærede Redaktion skulde have været vidende om den ny, engelske Lovs Tilstedeværelse, maa det jo have været Meningen med Artiklen, at man burde have valgt den Fremgangsmaade. Men hvad vilde vel Følgen heraf være bleven?

Det bør her erindres, at ikke alene England i indværende Aar har sat en saadan Tvangslov i Kraft overfor fremmede Skibe, men ogsaa i Frankrig og til dels i Norge, er det vedtaget, at de i det paagældende Land gældende Bestemmelser med Hensyn til Skibes Sodygtighed m. m. tillige skal finde Anvendelse paa fremmede Skibe, som an-

løber paagældende Nations Havne. Tyskland har Love for tyske Skibe. Holland og Italien menes at ville indtage et lignende Standpunkt, og i Sverige er tilsvarende Bestemmelser under Udarbejdelse. England og Frankrig og til dels Norge forlanger altsaa nu, at ethvert dansk Skib skal være forsynet med Lastelinie mærke efter de engelske — respektive franske og norske — Regler. Saa fremt Danmark derfor ikke havde sine egne bestemte Regler, vilde Følgen være den, at et dansk Skib, naar det anløber engelsk Havn, skulde have Frihordet paasat efter engelske Regler, og naar det ankom til Frankrig efter franske Regler. England har ganske vist tilladt Anvendelsen af de tyske Regler paa tyske Skibe og af de franske paa de franske Skibe, men England vil, for danske Skibes Vedkommende, — herom har man forvissat sig — ikke tillade, at nogle danske Skibe har Lastelinie mærkerne udregnet efter tyske, andre efter franske og aller andre efter engelske Regler.

Det vilde derfor ganske sikkert have været en meget stor »Bjornetjeneste« Regeringen havde gjort den danske Skibsfart, om man havde ladet den skøtte sig selv.

Det andet Standpunkt, man kunde tage, er det, som Regeringen har valgt, nemlig at indføre danske Lovbestemmelser, der af fremmede Nationer søges anerkendt for at være af en saadan Art, at danske Skibe bliver fritaget for Tvangsforanstaltninger i de fremmede Havne.

I Sammensætningen af den Kommission, der umiddelbart efter Ministeriets Dannelse i Januar Maaned d. A. blev nedsat til Overvejelse af disse Forhold, er Rederiintresserne i særlig Grad repræsenteret. Der er ikke mindre end fire Medlemmer, der repræsenterer Dampskibsrederier og to Medlemmer, der repræsenterer Sejlskibsrederier. Desuden er i Kommissionen Chefene for de herværende Afdelinger af de tre Klassifikationsselskaber, British Lloyds, Bureau Veritas og Germanischer Lloyd, samt en Repræsentant for Ministeriet for Handel og Søfart. I Kommissionen var der Enstemmighed om Ønskeligheden, ja Nødvendigheden af den Fremgangsmaade, som er valgt. Det er ret utvivlsomt, at Danmark i de paagældende fremmede Stater vil opnaa de samme Begunstigelser, som baade norske og tyske Skibe har opnaaet, og den danske Kommission har all længst taget Initiativet til paa virksomste Maade at opnaa Begunstigelse overfor England; herom kan man dog paa nærværende Tidspunkt ikke udtale sig.

Efter at det saaledes er vist, at Artiklens Hovedindhold er bygget paa en Misforstaaelse af eller maaske Ukendskab til de faktiske Forhold, skal angaaende Enkelthederne iøvrigt kun tilføjes følgende. Det er for det første ganske urigtigt at tale om en Formindskelse af Lasterummet. Lasterummet forbliver det samme. Det, der ved Lastelinie reglernes Gennemførelse vil kunne formindskes, er den Vægt, som det tillades Skibet at føre. Denne Distinktion er ikke uden Betydning, idet en stor Del Skibsfragtgods, ja vel det meste, er Rumgods og ikke Vægtgods. Om de i Artiklen indeholdte Oplysninger, hvorefter man skulde kunne paapege Eksempler paa, at Skibe efter de nugældende Regler vil kunne lastes saa stærkt, at de bliver synkefærdige, kan man uden nærmere Kendskab til de konkrete Tilfælde naturligvis ikke i Enkelthederne udtale sig; men det kan dog siges, at ogsaa disse Bemærkninger i Artiklen maa bero paa en Misforstaaelse, idet Principet for Beregningen af Frihordet er det, at der selv ved største Dybgaende bliver en vis Reserveopdrift (Reserve of buoyancy) tilbage. I det Hele maa man jo ikke glemme, at praktisk talt hele den danske Handelsflaade er bygget enten efter de engelske Regler (British Lloyd) eller efter de franske Regler (Bureau Veritas), og kun nogle ganske enkelte er bygget efter Germanischer Lloyds og British Corporations Regler, og det Frihord, som fastsættes i Henhold til de engelske og franske Regler (der er næsten ens), passer derfor særdeles godt til danske Skibes Byggemaade. Forskellen mellem det Frihord, man vil

faa ved at vælge de tyske og ved at vælge de engelske og franske Regler, er ganske minimal og er, som oplyst i den af Kommissionen i sin Tid afgivne Betænkning, for nogle Skibe til Fordel for de tyske Regler og for andre Klasser Skibe til Fordel for de engelske og franske Regler.

For en Ordens Skyld skål det tilføjes, at der i Artiklen antagelig ved en Trykfejl staar angivet en Linie fra Helgenæs til Texel, det skal være Lindesnæs—Texel.

Restriktionslove er altid, set fra et rent økonomisk Standpunkt, beklagelige for Redere, og det er naturligvis ikke med Glæde, at den ret fyldige Repræsentation af Rederiinteresser i den nævnte Kommission har vedtaget at foreslaa den Fremgangsmaade, som er fulgt; men naar Vedtagelsen alligevel forelaa énstemmig, var det, fordi man indsaar, at det at lægge Hænderne i Skedet vilde være det værste, man kunde gøre. Det er rigtigt, at Kommissionen i høj Grad maatte fremskynde sit Arbejde. Grunden hertil var den korte Tidsfrist mellem Kommissionens Nedsættelse og det Tidspunkt, den 1. Oktober, fra hvilken Dag som nævnt den engelske Lov er traadt i Kraft og er begyndt at virke, ogsaa for danske Skibe, og fra hvilken Dag det ud fra det tagne Standpunkt var nødvendigt at have en i Kraft traadt dansk Lov.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for November Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Den gennemsnitlige Fordeling af Luftrykket over Nordatlantehavet i November er omtrent som i Oktober, men Barometer-svingningerne og dermed ogsaa Stormene er i November i Tillagende. Det hyppigst forekommende Fænomen paa de store Damperruter til Nordamerika er østgaaende Depressioner, men foruden deite viser der sig ogsaa et andet, der er karakteristisk for November og nærmeste Maaneder (Oktober til Januar), nemlig den lejlighedsvis Optræden 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 Belligenhed, derimod er NØ. Passatens ækvatorale Grænse trængt langt mod Syd, saa at SV. Monsunen næsten ikke berører de Sejlskibsruiter, der fører over Linien. — Omraader med over 5 pCl. Vindstille finder man, naar der ses bort fra det ækvatorale Bælte, kun ved NØ. Passatens Nordgrænse midt ude paa Oceanet, i stor Afstand Sydvest for Azorerne.

Storme. En Tillagen i Stormhyppigheden sporer man næsten overalt, men dog navnlig Øst for New Foundlands Bankerne paa 40° V. Lgd. Maksimum for Stormhyppighed (29.6 pCl.) ligger paa 40°—45° N. Br. og 40°—45° V. Lgd. Sydøst for Bankerne; ogsaa længere mod Vest i Golfstrømmen naar Stormhyppigheden hist og her indtil 22 pCl.

Orkaner. Vestindiske Cyklonstorme forekommer kun yderst sjælden i November.

Taa gehyppigheden tager stadig af, særlig under den amerikanske Kyst, hvor der i November næppe forekommer 5 pCl. Øst og Sydøst for New Foundlands Bankerne ligger endnu en forholdsvis lille Strækning

med 10 til 25, paa et enkelt Sted endog over 25 pCl. Taa ge.

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 endnu findes en stor Del Is i Belle Isle Strædet og ud for samme, dog synes Oktober Maaned at medføre en væsentlig Aftagen.

Fra den sydlige Del af Isomraadet foreligger kun faa Meldinger og saa at sige ingen fra Vest for 50° V. Lgd.

Hvad Havstrømmene angaar, da er Golfstrømmen nu svagere paa Højden af Kap Hatteras end i Oktober, ligeledes synes den sydgaaende Labradorstrøm ved Østranden af Bankerne at tage af.

Nordækvatoralstrømmen tager derimod betydelig til i Udstrækning, idet den næsten hersker fra 30° N. Br. til 6°—7° N. Br. — dog er Forsætningerne deri som oftest ikke store.

Sejlskibsruiter. Sejlskibe, der kommer fra Kanalen for Sydgaende, bør med østlig Vind og faldende Barometer holde meget imod Vest, fordi der da (se Luftryk og Vindforhold) mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør gaa Nord og Vest om.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene nærmest uforandret fra sidste Uge med et elendigt Marked overalt, saa at det vedvarende er vanskeligt at anbringe den fragtlige Tonnage, og adskillige Sejlere vil i den nærmeste Tid blive oplagt. Danmark fremkommer med enkelte Kornlaster, men Befragterne holder paa lavere end 4½ Kr. pr. Ton Byg til Østnorge. Tyskland er ligesaa vanskelig at komme til Forretning med for de enkelte Kornlaster, der udbydes. Rusland og Sydsinland er tomt for Laster pr. straks. Nordbotten er opgivet til Besejling for denne Sæson, og Sydbotten, der har afgivet enkelte Laster i sidste Uge, er egentlig tomt med Undtagelse af enkelte Partier til saa silde Afskibning, at Risikoen bliver for stor. Sydsverig og Østnorge har ingen Interesse for Sejlere og de enkelte Laster, der udbydes, lønner ikke Forsejling, saa at hele Situationen nærmest staar i Oplægnings Tegn.

Returfragter Vest fra holder sig vedvarende faste uden nogen Sandsynlighed for Nedgang i Raterne, og flere Sejlere er sluttet ballastgaaende efter Kul.

For de mindre Skibe er Fragtmarkedet saa godt som uforandret fra den ene Uge til den anden. Tyskland lader stadig meget tilbage at ønske: Königsberg noterer nu kun atter 5½ M., hvorimod Stralsund pr. November er ½ M. højere og byder for Havre 5 M.; Lübeck har ikke saa faa Saltlaster til Danmark og Sverig 3½ à 4 M., og de fleste slesvigske Pladser placerer Skibe for Hvede og Havre, men kun til smaa Rater. Sverig frembyder heller ingen væsentlige Forandringer, dog noterer Karlshamn, Karlskrona nogle flere Stenlaster. Danmark har fra Provinserne sluttet nogle Skibe for Byg til Tuborg og Kjøbenhavn 11 à 12 Øre og noterer ogsaa til Norge, særlig til Kristiania, 5 à 5½ Kr. Kjøbenhavn sluttede for Hvede til Landskrona 7½ Øre, Nykjøbing F. 9½ Øre og for Bomuldsfrøkager til Landskrona 14 Øre, Stubbekjøbing

13 Øre; der ventes atter i denne Uge Importdampere, fra hvilke der vil komme nogle Omladninger.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt d. 27. f. M. en overordentlig Generalforsamling i Wittmacks Lokale.

Overretssagfører Timm dirigerede.

Det eneste Punkt paa Dagsordenen var anden Behandling af Forslaget til Ændringer i Foreningens Vedtægter, udarbejdet af det paa Generalforsamlingen den 19de April d. A. nedsatte Udvalg.

Dette Forslag skal vedtages paa tre Generalforsamlinger med mindst tre Maaneders Mellemrum. Det vedtoges først paa en Generalforsamling, der afholdtes den 21de Juli.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen, meddelte Forslagets Indhold, der i det væsentlige gaar ud paa, at ogsaa Medlemmer, der er paa Rejse eller paa Grund af Alder eller Svagelighed er forhindret i at møde paa Generalforsamlingen, deltager i Valget ved Afgivelse af Stemmeseddel, naar de for de Færendes Vedkommende mindst fire Uger før Generalforsamlingens Afholdelse fremsætter Begøring herom til Foreningens Formand.

Forslaget vedtoges enstemmigt. Til dets endelige Vedtagelse kræves endnu Afholdelsen af en sidste Generalforsamling.

Havarier og Forlis.

Sungari, Dpsk. af Wladiwostock, kom d. 28. f. M. paa Rejsen fra Cardiff til Kronstadt med Kul paa Grund ved Læso. Svitseras assisterede Skibet flod, men struks efter kom det atter paa Grund. Ved Hjælp af 2 Dampere lykkedes det Svitseras at bringe Skibet flod. Efter Dykkerundersøgelse fortsatte Skibet Rejsen, da ingen Skade fandtes.

Otto, 3/mastet Skonnert af Riga, blev d. 27. f. M. om Aftenen, da den vilde ankere op ved Nordre Røse, paasejlet af et Dampskib, som knækkede dens Klyverbom og derefter sejlede bort. Hvad Dampskibet hed, kunde paa Grund af Mørket ikke ses. Skonnerten blev af Svitseras slæbt ind til Kjøbenhavn.

Viva, Dpsk. af Bergen, er d. 29. f. M. paa Rejsen fra Randers til Nakskov i Ballast indkommen til Albuic i læk Tilstand med tre Fod Vand i Lasten.

Comet, Dpsk. af Altona, kom d. 28. f. M. paa Grund paa Imö, men kom flod ved Hjælp af Fiskere og stod ind til Skelskjør. Da Skibet var ubeskadiget fortsattes Rejsen til Bestemmelsesstedet i Altona.

Sara, Dpsk. af Langesund, har d. 27. f. M. ved Indsejlingen til Romme tornet mod Molen og faaet betydelig Skade paa Plader og Spanter; maa reparere.

Swarland, Dpsk. af Aalborg, er d. 26. f. M. indkommet til Amble i læk Tilstand. Skibet maa reparere, før ny Ladning indtages.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: "Poseidon". Levstræde 9. Telefon 1026.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltrusser, Koojer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibs fører fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Eneste Specialtets-Værksted for Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Encforhandleren

Peter Knudsen Høstemelestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Riga 29./10. — Alexandra, Nielsen, afg. Tunis 31./10. til Piræus. — Algarve, Borries, ank. hertil 31./10. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Trondhjem 31./10. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Dunkerque 31./10. hertil. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 30./10. til Petersborg. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 28./10. — Arno, Strubberg, afg. herfra 30./10. til Reval. — Aurora, Fischer, afg. La Rochelle 27./10. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Havre 30./10. hertil. — Beira, Lunge, ank. Marseille 30./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 1./11. til Kristiania. — Chr. Broberg, Morlén, afg. Algier 31./10. til Cascaes. — Christian IX, Holm, afg. Pillau 31./10. hertil. — Dagmar, Bogvad, ank. Lissabon 30./10. — Douro, Soberg, afg. herfra 27./10. til Petersborg. — Esbjerg, Strufve, afg. Pernau 30./10. hertil. — Florida, Andersen, ank. Kastrup 23./10. — Frederik, Thomsen, ank. London 25./10. — Garonne, Kromann, ank. La Rochelle 28./10. — Georgios I, Sørensen, afg. Liban 30./10. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 28./10. til Kristiansand. — Hengest, Munk, ank. Stettin 31./10. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 1./11. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Swansea 27./10. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 31./10. til Aalborg. — Kasan, Mikkelsen, ank. Liban 28./10. — Kentucky, Andresen, ank. Kristiania 29./10. — Kiev, Jørgensen, afg. Riga 30./10. til Antwerpen. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 30./10. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 28./10. — Loire, Craignon, ank. Petersborg 29./10. — Louise, Kruse, afg. Petersborg 31./10. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 30./10. — M. G. Melchior, Hardt, ank. hertil 1./11. — L. P. Holmblad, Jønsen, afg. herfra 29./10. til Antwerpen. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Lissabon 29./10. — Moskva, Rasmussen, ank. Dunkerque 29./10. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Pera 30./10. til Ismith. — Nordjylland, Jacobsen, afg. Antwerpen 31./10. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Hottenau 30./10. for Petersborg. — Ousk, Lepper, ank. Liban 31./10. — Osear II, Hempel, afg. Kristiansand 23./10. til New York. — Pennsylvania, Gotseie, afg. Kristiansand 17./10. til New York. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 31./10. for London. — Pregel, Iversen, ank. Riga 30./10. — Saga, Wi- berg, ank. Antwerpen 29./10. — Saxo, Gotthardt, pass. Bruns- büttel 30./10. for London. — Seine, Dampt, ank. Bordeaux 11./10. — Texas, Lissner, afg. Buenos Aires 14./10. til Hull. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 31./10. — Tiber, Bech, ank. Riga 30./10. — Tyr, Thanning, ank. hertil 31./10. — United States, Wulff, ank. hertil 26./10. — Viking, Meyer, ank. hertil 29./10. — Karin, Ryberg, ank. Manchester 29./10. — Vadsø, Poulsen, ank. Stettin 27./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, afg. St. Lucia 28./10. til Gullport. — Michail Outchoukoff, Harhoe, ank. Piræus 29./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 28./10. — Wladimir Reitz, Olsen, pass. Brow- head 28./10. for Preston. — Helmer March, Thorsoe, ank. Belfast 27./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Kron- stadt 24./10. til London. — Pawel Andrejoff, Tannehek, afg. Hartlepool 27./10. til Swinemünde. — Wladimir Sawin, Car- stensen, afg. London 24./10. til Petersborg. — Alexander Shu- koff, Brandt, afg. Reval 20./10. til Ghent. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 28./10. — Harald Klitgaard, Rasmus- sen, ank. Papenburg 29./10. — Newa, Dahl, ank. Barrow 25./10.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Hernösand 30./10. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Southampton 29./10. — Nautik, N. Nielsen, ank. Liverpool 29./10. — Nordsoen, Skou, ank. Königsberg 30./10. — Nexos, Basse, ank. Danzig 28./10. — Fylla, Christensen, ank. Stettin 28./10. — Cito, Jøpseu, ank. Swansea 29./10. — Norma, Schiff, afg. Königsberg 28./10. til Kägo. — Alfa, Lauritzen, afg. Esbjerg 30./10. til Leith. — Laura, Pedersen, ank. Hangö 29./10. — Inger, Pedersen, afg. Koivusaari 28./10. til Sevilla. — Johanne, Thøgersen, pass. Hel- singør 26./10. for Manchester. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Bututisland 28./10. til Nykjøbing F.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Riga 26./10. — London, Bom, afg. Stettin 26./10. til Boness. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 29./10. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Korsør 29./10. til Petersborg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Palma di Mallorca 29./10. — Wien, Boeck Hansen, ank. Königsberg 26./10. — Roma, v. Thun, afg. Libau 29./10. til Rotterdam.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Holmsund 22./10. til Great Yarmouth. — Nelly, Clausen, ligger i Kjøbenhavn. — Fanny, Eriksen, ank. Santander 24./10. — Lilly, Nielsen, pass. N. Ø. Kanalen 27./10. for Haparanda. — Alexy, Lorentzen, afg. Rotterdam 28./10. til Blyth. — Dagny, Sorensen, afg. Middlesbro 25./10. til Stockholm. — Mary, Bang, pass. N. Ø. Kanalen 30./10. for St. Brieux.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Lübeck 25./10. — Russia, Paulsen, ank. Sundsvall 22./10. — Carl Hecksher, Starck, afg. Petersborg 27./10. — Dania, Petersen, afg. Kjøbenhavn 29./10. — Normannia, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Euxinia, Lund, ank. Rotterdam 20./10. — Canadia, Jespersen, ank. Newport Mon 28./10. — Livonia, Skov, ank. Petersborg 23./10.

Østerseen. Cimbria, Paulsen, afg. Filadelfia 29./10. — Patria, Dam-Larsen, ank. Petersborg 24./10. — Gratia, Sorensen, afg. Borgå 29./10. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 23./10.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Kronstadt 27./10. — Gallia, Nielsen, afg. Brahestad 26./10. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Petersborg 26./10. — Sarmatia, Pedersen, afg. Cardiff 25./10. — Kotouia, Rasmussen, afg. Wiborg 22./10.

Inga. Flaudria, Hansen, ank. Ghent 25./10. — Granaria, Nielsen, afg. Filadelfia 22./10. — Carbonia, Mathiesen, afg. Kiel 28./10. — Estonia, Winckler, afg. Libau 27./10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Königsberg 25./10. — Selandia, Troensegaard, ank. Ghent 30./10. — Secalia, Jønsen, ank. Sveborg 22./10. — Frumentia, Andersen, afg. Novorossisk 28./10. — Boscia, Skovgaard, ank. Libau 27./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 26./10.

Danneborg. Amalienborg, Petersen, ank. Aarhus 30./10. — Brattingsborg, Suenson, afg. Archangel 28./10. til Rouen. — Flynderborg, Palm, ank. Boness 30./10. — Fredensborg, Fiseher, ank. Blyth 29./10. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Petersborg 17./10. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Kjøbenhavn 29./10. — Kronborg, Jensen, ank. Huelva 31./10. — Rosenborg, Schultz, ank. London 27./10. — Skanderborg, Jensen, ank. Livorno 20./10. — Stegelborg, Lund, afg. Petersborg 24./10. til West Hartlepool. — Stjerneborg, Luud, afg. Ghent 28./10. til Reudsborg. — Soborg, Hansen, afg. Sunderland 13./10. til Orau. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 30./10.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldberg, Ørbeck, afg. Petersborg 21./10. til Tyne. — Klampenborg, Winther, ank. Odense 24./10. — Marselisborg, Larsen, pass. Pera 30./10. for Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, afg. Nicolaistad 28./10. til Tyne. — Skodsborg, Agerlin, ank. Cardiff 28./10. — Tuborg, Schmidt, afg. Petersborg 28./10. til Terneuzen. — Ullsberg, Møllerup, pass. Reden 31./10. for Riga. — Vordingborg, Palsbo, ank. Rotterdam 28./10.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Petersborg 28./10. — Dunsborg, Kühl, afg. Huelva 27./10. til Memel. — Jøgersborg, Larsen, afg. Aarhus 26./10. til Brabestad. — Kallundborg, Nielsen, ank. Sunderland 24./10.

Taarnborg. Taarnborg, Matzen, ank. Kjøbenhavn 31./10.

Høneborg. Høneborg, Christiausen, afg. Riga 23./10. til Rotterdam.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Uleåborg 29./10. —

Skjoldborg. Skjoldborg, Soronson, ank. Kjøbenhavn 30./10.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. London 29./10. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Great Yarmouth 28./10.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Rouen 28./10.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Petersborg 28./10.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Grimsby 30./10. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 20./10. til Pertusola. — Livingston, Svendsen, afg. Blyth 29./10. til Holtenau. — Newton, Andersen, afg. Genua 22./10. til Livorno. — Washington, Nielsen, afg. Sunderland 31./10.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, ank. Göteborg 26./10. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 30./10. til Singapore. — Cathay, Kruse, afg. Singapore 19./10. til Suez. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 29./10. — St. Croix, Jensen, afg. Norre Sundby 29./10. til Antwerpen. — Bendon, Thomsen, afg. Antwerpen 20./10. til Port Said. — Paugau, Kuudsen, ank. Bangkok 27./10. — Samui, Licht, afg. Sabang 20./10. til Suez. —

Chumpon, Hausen-Raun, ank. London 27./10. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Newcastle 29./10. til Cape Town. — Cambodia, Christensen, afg. Delagoa Bay 30./9. til Christmas Island.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hanseu, afg. St. Thomas 24./10. til Demerara. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 19./10. til Rotterdam.

Torm. Sara, Jensen, afg. Grangemouth 29./10. — Helene, Sorensen, ank. Kallundborg 28./10. — Agnete, Petersen, afg. Methil 27./10. — Hermia, Hansen, afg. Reval 27./10. — Alice, Schultz, afg. Pernau 28./10.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Stockholm 29./10. — Urania, Clausen, ank. Libau 23./10.

Nordseen. Nordland, Møller, afg. Riga 26./10. — Kronprins Frederik, Audresen, afg. Newcastle 28./10. — Englund, Anderson, ank. Antwerpen 27./10. — Holland, Poulsen, afg. Boness 23./10. — Rusland, Madsen, afg. Kjøbenhavn 27./10.

Europa. Europa, Hansen, ank. Stockholm 20./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Windau 25./10. — Belgien, Nielsen, afg. Ostende 26./10.

Dansk-Belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Kjøbenhavn 25./10.

Frem. Austa, Bagger, afg. Libau 28./10. til Southampton. — Freja, Nielsen, afg. Riga 29./10. til Malmö. — Vera, Thiug, ank. Burntisland 26./10.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Emden 30./10. til Riga. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Burntisland 29./10. til Korsør. — Nimfaxe, Føher, ank. Antwerpen 28./10. — Seach Steenberg, Theiland, ank. Kjøbenhavn 29./10.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Petersborg 29./10. til Terneuzen. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 30./10.

Thore. Ingolf, Schiøtz, ank. Sandarkrok 29./10. østg. — Pernie, Egdiussen, ank. Reykjavik 30./10. vestg.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Rotterdam 30./10. — N. F. Hoffding, Petersen, ank. Svendborg 29./10. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Ripola 30./10. — T. M. Werner, Hanseu-Holm, ank. Rotterdam 29./10. — Ajax, Brorsen, ank. Kjøbenhavn 1./11. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Barry 29./10. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Ghent 30./10. — St. St. Blichor, Christensen, afg. Kolding 31./10. — G. Koch, Jørgensen, afg. Ghent 31./10. — Hans Tavsen, Klauborg, ank. Wiborg 30./10. — H. C. Anderson, Rasmussen, afg. Aarhus 29./10.

Høimdal. Anie, Leth, afg. Rouen 29./10. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Riga 31./10. — Martha, Christensen, afg. Sønderhamn 27./10. — Elua, Ratje, ank. Canne 29./10. — Therese, Pedersen, ank. Canne 28./10. — Simone, Møller, ank. San Remo 28./10. — Jeanne, Løfler, ank. Antwerpen 29./10. — Vera, Riso, afg. Tyne Dock 24./10. — Daisy, Lagesen, afg. Nordmaliug 28./10.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, afg. Esbjerg 27./10. til Hull.

Æra. Valborg, Johansen, ank. Danzig 27./10. — Marta, Madsen, ank. Libau 28./10. — Castor, Albertsen, ank. Drobak 28./10. — Janow, ank. Valencia 25./10. — Rigmor, Petersen, ank. Trelleborg 28./10. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Svendborg 28./10. — Svaneu, Møllmann, ank. Riga 28./10. — Alf, Hanseu, ank. Warnemünde 28./10. — Amor, Rasmussen, afg. Aberystwith 26./10. til Swansea. — Johanne, Østermann, ank. Londons Revier (Southend) 28./10. p. R. t. Llanely. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. Port de France (Martinique). — Hekla, Hermansen, ank. Kjøbenhavns Red 27./10. p. R. t. Königsberg. — Ellen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27./10. — Mars, Stegmann, ank. Randers 28./10. — Johanne, Hansen, ank. Frederikstad 28./10. — Yrsa, Albertsen, ank. Grao 29./10. — Bion, Petersen, ank. Helsingborg 29./10. — Express, Rasmussen, ank. Kolding 29./10. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Fowey 29./10. — Th. Lohse, Boye, ank. Ulvesund 27./10. p. R. t. England. — Nathalie, Eriksen, ank. Grao 29./10. — Kirstine, Rasmussen, ank. Wemyss 29./10. — Fuglen, Christensen, ank. Weymouth 30./10. — Maren, Albertsen, ank. St. Vaast 30./10. — Rolf, Christensen, ank. Hernösand 30./10. — Alta, Albertsen, ank. Fakse Ladeplads 29./10.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 2. November 1909. — Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for November Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

**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 2857.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telf. 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryningsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

**Kjøbenhavns
Navigationsskole**
er flyttet til
Ny Toldbodgade 3
Hj. af St. Annæ Plads
Telf.: Palæ 123 x.

BLOM & Co.
Norrköping.
Shipbrokers.

Telegramadresse: >Blom<.

Hill-Madsen[®]
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tjgr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tjgr.: „Hansenco“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bor drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditorer.

Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmströmner.“

Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste

Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)

Skibsmægler.

Telegr.-Adr.: „Bultcon.“

„Lagerqvist.“

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager

(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

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,

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.

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 Postvænets 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
104 Gange	104 Gange
10 %	20 %
30 %	40 %
50 %	60 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 85.

Kjøbenhavn, Fredag den 5. November 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
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.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«



Den norske Bjergningsdamper „URÆD“
er nu stationeret i Kjøbenhavn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:
Telf. 3206. „URÆD“, Kjøbenhavn. Telf. 3206

Adr. St. Anne Plads 1 A	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 • •	

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Pliat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. 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.: Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Danskellloyd“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.
egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinssbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensuro Telefon-Nr. 42

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester Nyhavn 37 — Ait Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skiosklosetter.**

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.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvæk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Odense Skibsværft
Telf. 984, ved M. Kofæd. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibsmølle.

Skib til Salg.
En Galease, 18 Netto, 23
Brutto Tons. laster 1000 Cen-
ter, godt udbalet med alt
Tilbehør til Stenfiskeri, bygget
af Eg i Rødvig 1888, sælges
billig, naar Handel kan ske
snarest ved Henvendelse til
Otto Kraghs Eft.
Nakskov.



De private Assurandører lim.
i København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok
H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn
Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene
Kontor i København: Amallegade 34.
Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn, Carlsøstermann, København.

Sømandshøjskolen
i Svendborg.

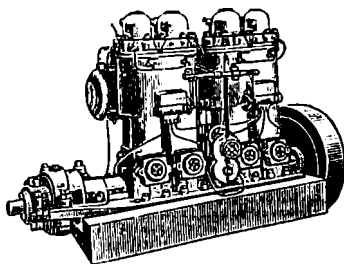
Kursus Novbr.—April saa-
vel for Befarne som for Be-
gyndere. 30 Kr. maanedlig
for Ophold og Undervisning.
Nærmere ved Henvendelse til

Vilh. Rasch,
Forstander.

LUC. MULDER

Schiffswerft
Martenshock gamle Hoogezand, Holland
empfehlte sich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner, Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor, Böte-
Tjalken, Leichter u. s. w.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.



Lysekil Motoren „SKANDIA“
er den bedste og billigste
Skibsmotor.
— Aarstilvirking over 10 000 HK. —
Fartøjer af Staal og Træ
Lysekils mek. Verkstads A/B
(Skandinaviens
største Skibs- og Baudmotorfabrik.)
Ingeniør Helge Stabell
Hobrogade 10. København Ø.
Telf. Bbro 1938 x. Telegramadr., „Skibstabelt“

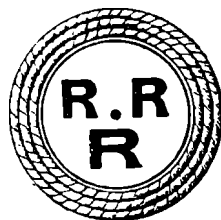
Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.



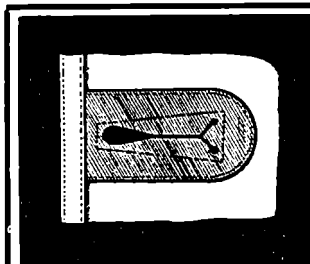
Randers Rebslaeri
Randers

nubefaler
Tovværk af Hamp, Manila og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.



Ny Knaphuller i Olieøj

fra
Oliskinds Olieøjfabrik

Ny Opfindelse — Patent
Opfindelsens Vigtighed anerkendt af
alle Autoriteter og Forbrugere.
Oliskind: Kvalitet 1909 er
slidstærk og tæt.
Tag ikke imod andre Mærker Olieøj.

Cand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup, Amager

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Eftf. A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hrr. Restantrører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

God Skibshandel til Salg.

God Levevej.

Min Ejendom, hvori jeg i 43 Aar har drevet Urtekram-
og Skibshandel, ønskes paa Grund af Alder solgt til en driftig
Fagmand eller Skibsfører med nødvendig Kapital. Købesum
27,000 Kr. Henvendelse til

N. W. Peschardt
Vejle.

Look here!

A Navigator 35 Year of Age wants Situation ashore, either
in Denmark or abroad, speaks fluently Danish, English,
German, Spanish and Dutch.
Apply Mølsgade Nr. 1², Aarhus.

N. Christensen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.
Stiftet 1786. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleumsmotorer.

Danmarks Handelsflaade i 1908.

Fra Statens statistiske Bureau har vi modtaget den aarlige Oversigt over Landets Handelsflaade og Skibsfart.

Den samlede Handelsflaade (Skibe over 4 R.-T.)*) under dansk Flag havde den 31. December 1908 følgende Størrelse (se Tab. I):

gennem Femaaret. Derimod har der for Dampflaaden fundet en betydelig Tilvækst Sted baade i Antal og i Tonnage. Dampflaaden er nemlig forøget med 137 Skibe og med 110,029 R.-T. (c. 38 pCt.). Medens Forøgelsen i Periodens første 2 Aar var c. 26,000 og 14,000 R.-T. aar-

Tabel I.

Ved Slutningen af Aaret 1908:	Sejlskibe		Motorskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark.	2,497	108,134	690	8,107	645	401,659	79,205	3,832	517,900
Færøerne.....	149	11,110	6	138	18	799	670	173	12,047
Island.....	152	7,794	6	207	43	2,562	1,745	201	10,563
Dansk Vestindien	52	560	1	70	1	8	6	54	638
Ialt...	2,850	127,598	703	8,522	707	405,028	81,626	4,260	541,148

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod saaledes ved Udgangen af 1908 af 3,832 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 517,900 Tons.

Heraf var 2,497 Sejlskibe med 108,134 R.-T., 690 Motorskibe med 8,107 R.-T. og 645 Dampskibe med 401,659 R.-T.

Af Dampskibene var 568 Skrueskibe, 29 Hjulskibe og 48 Skruubaade; 529 af Skibene anvendtes til Fragt- og Passagerfart.

51 Sejlskibe var bygget af Staal eller Jern; disse Skibe havde en samlet Tonnage af 21,028 R.-T., altsaa henvend en Femtedel af den hele Sejlskibs-Tonnage. Endvidere var 8 Motorskibe med 433 R.-T. bygget af Staal. Ved Dampskibe er Staal og Jern 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 var ved Udgangen af 1908 1,120 Sejl- og Motorfartøjer med 8,907 R.-T. og 9 Dampfartøjer med 543 R.-T. tillige registrerede som Fiskerfartøjer. 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. Af Fartøjer, der ikke er regnet med til Handelsflaaden, fandtes der 13,953 Baade paa 4 R.-T. eller derunder samt 217 ikke selvbevægende Pramme og Lægtre med i alt 14,378 R.-T. og 36 Dampuddybningskibe med 1,820 R.-T.

I Løbet af Aaret 1908 er Sejlflaaden (heri indbefattet Motorskibe) aftaget baade i Antal og i Tonnage, medens Dampflaaden er tiltaget i Antal, men aftaget i Tonnage. Sejlflaaden er aftaget med 79 Skibe og med 4,976 R.-T. eller med c. 4 pCt.; Dampflaaden er forøget med 4 Skibe, men formindsket med 344 R.-T. eller med c. 0,1 pCt.

I Løbet af de sidste 5 Aar (31te December 1903 til 31te December 1908) er vel Sejlskibenes Antal blevet forøget med 66, men deres Tonnage formindsket med 22,482 R.-T. (c. 16 pCt.), og den har været i uafbrudt Nedgang

lig, var den i de næste 2 Aar henholdsvis godt 41,000 og 29,000 R.-T., men er i det sidste Aar allost af en Formindskelse paa c. 300 R.-T. For Sejl- og Dampflaaden under ét var den samlede Tonnage den 31te December 1907 større end i noget tidligere Aar, men med det forløbne Aar er der indtraadt en om end kun forholdsvis ringe Tilbagegang. Ved Femaarets Begyndelse omfattede Dampflaaden 68 pCt. og Sejlflaaden 32 pCt. af den samlede Tonnage; ved dets Slutning var Dampskibenes Andel steget til 77 pCt. og Sejlskibenes altsaa gaaet 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 det første, med c. 50,000 R.-T. i det andet Tiaar, og Forøgelsen tog henimod Midten af 1890-erne endnu stærkere Fart, saa at Dampskibs-Tonnagen endog i Løbet af 5 Aar (31te December 1894—31te December 1899) omtrent fordoblede (fra c. 129,000 til 255,000 R.-T.), og den er siden da yderligere vokset med over 146,000 R.-T. Antallet af Dampskibe er ikke steget i samme Grad som Tonnagen, idet de nyanskaffede Skibes Gennemsnits-Tonnage stadig er bleven større. Særlig var dette Tilfældet i Aarene 1902 og 1903, hvor der bl. a. anskaffedes 3 Dampskibe paa over 6,000 R.-T.; men iøvrigt er der ogsaa senere anskaffet et betydeligt Antal store Dampskibe, hvilket viser sig ved, at Tonnagen siden 1903 er steget med over 110,000 R.-T. Jævnslidende med Stigningen i Skibenes Gennemsnits-Størrelse er der fulgt en Nedgang i den gennemsnitlige Maskinekraft pr. Ton, idet denne i 1908 var 0,20 Hestes Kraft pr. Ton, medens den i Begyndelsen af 1870'erne var omtrent dobbelt saa stor.

Sejlskibs-Tonnagen er i det nævnte Tidsrum gaaet tilbage fra 168,193 R.-T. i 1870 til 116,241 R.-T. i 1908. Den mellemliggende Tid har dog ingenlunde været en jævn Nedgangsperiode; 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	Gennemsn. størr.
			R.-T.	R.-T.
31te Marts	1870....	2,719	168,193	62
31te December	1876....	2,966	210,703	71
—	1888....	2,889	166,887	58
—	1893....	3,116	194,656	62
—	1908....	3,187	116,241	36

*) Ved Betegnelsen R.-T. eller Register-Tonnage forstaas overtalt: »Netto Register-Tonnage« efter British Rule.

Sejlsflaadens Tonnage var altsaa størst i 1876, hvorefter der fulgte en tolvaaarig Periode med uafbrudt Nedgang, i Gennemsnit 3,650 R.-T. aarlig. Derefter finder der igen Opgang Sted, men i 1894 begynder en ny Nedgangsperiode, hvori Tilbagegangen har været ret jævn og virket betydelig stærkere end i den foregaaende Nedgangsperiode, idet den i aarligt Gennemsnit har udgjort c. 5,000 R.-T. Antallet af Sejlskibe er større nu end i Begyndelsen af 1870erne trods Nedgangen i Tonnage; i Overensstemmelse hermed er Skibenes Gennemsnits-Størrelse fra 1870 til 1908 formindsket med over to Femtedele.

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden i 1908 stiller sig saaledes (se Tab. II).

Tilgangen i 1908 til den danske Sejlskibsflaade udgjorde 116 Skibe med 3,348 R.-T. (hvoraf 88 (2,276 R.-T.) var nybygget her i Landet, og 28 (1,072 R.-T.) tilkøbt fra Udlandet). Tilgangen af Sejlskibs-Tonnage herfra Landet, der, efter en jævn Nedgangsperiode, steg stærkt i 1907 (til 5,037 R.-T.), er i 1908 alter gaet ned og er ikke en Gang halv saa stor som i 1907. Tilgangen fra Udlandet, der har været mere variabel og skiftet fra Aar til Aar, var i 1906 647 R.-T., steg i 1907 til 1,957 R.-T. og er i 1908 gaet ned til 1,072 R.-T. Alle de her i Landet i 1908 nybyggede Sejlskibe var paa 2 Staalskibe og 1 Jernskib nær af Træ; heraf var de 2 Staalskibe forsynet med Motor. Af den samlede Tilvækst til Sejlskibsflaaden kan 54 (med 427 R.-T.) henregnes til Fartøjer bestemt til Fiskeridrift; heraf var 50 (med 370 R.-T.) nybygget her i Landet, Resten 4 (med 57 R.-T.) indført fra Udlandet.

Tilgangen af Dampskibe i 1908 omfattede 20 Skibe med 5,868 R.-T., hvoraf 8 (med 3,609 R.-T.) var nybygget her og 12 (med 2,259 R.-T.) tilkøbt fra Udlandet.

I Modsætning til tidligere Aar har danske Skibsværfter leveret den største Del af den anskaffede Tonnage baade for Dampskibene og for Sejlskibene; men hele den anskaffede Tonnage har rigtignok kun været meget ringe i det forløbne Aar, for Dampskibene c. en Niendedel og for Sejlskibene c. Halvdelen af den i 1907 anskaffede Tonnage.

Den samlede Afgang i 1908 fra Handelsflaaden omfattede ialt 109 Skibe med 19,375 R.-T., hvoraf 4,767 R.-T. gik bort ved Forlis, medens 14,185 solgtes til Udlandet, og 423 (hvoraf 1 Dampskib paa 8 R.-T.) blev ophugget. Afgangen i 1908, der var c. en Tredjedel mindre end i 1907, var størst for Dampskibene, særlig ved Salg til Udlandet (8,574 R.-T.). Mellem Forlisene kan nævnes de to Dampskibe »Norden« og »Axellus« (tilsammen 1,955 R.-T.) samt Skonnerten »Astræa« (122 R.-T.), hvorved 6 Menneskeliv gik tabt. I Gennemsnit af det sidste Femaar er aarlig forlist c. 1 pCt. af Dampskibs-Tonnagen, men c. 2½ pCt. af Sejlskibs-Tonnagen.

Af Oversigten over Værdierne for Tilgangen og Afgangen af Skibe fremgaar det, at den samlede Beløb, der medgik til Anskaffelsen af danske Handelsskibe i 1908 (4,85 Mill. Kr.), var betydelig mindre end i noget af de foregaaende fem Aar, og kun knap en Fjerdedel af det tilsvarende Beløb i 1907 (21,38 Mill. Kr.). Betragter man tillige Beløbet for Skibe solgt til Udlandet, finder man, at den samlede Værditilgang ved Nybygninger samt ved Køb ÷ Salg overfor Udlandet kun udgjorde 2,67 Mill. Kr. i 1908 mod 14,17 Mill. Kr. i 1907 og 17,18 Mill. Kr. i 1906. Aarsagen til denne Forskel er det i Forhold til Anskaffelsessummen store Salg til Udlandet i 1908 (2,18 Mill. Kr.); Salget i 1907 var vel absolut set større (7,21 Mill. Kr. det største i de sidste fem Aar), men relativt mindre, og i 1906 var Salget ualmindelig lille (0,92 Mill. Kr., det mindste i de sidste fem Aar).

(Sluttet).

Tabel II.

	Tilgang						Afgang							
	Ved Nybyggn. 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
1908														
Sejl- og Motorskibe . . .	88	2,276	23	1,072	116	3,348	27	2,812	46	5,611	26	415	99	8,838
Dampskibe . . .	8	3,609	12	2,259	20	5,868	2	1,955	7	8,574	1	8	10	10,537
Tilsammen	96	5,885	40	3,331	136	9,216	29	4,767	53	14,185	27	423	109	19,375

Kjøbenhavn, d. 5. November 1909.

Ansættelse af Synsmænd i Henhold til Lov Nr. 115 af 14de Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

I Henhold til Lov Nr. 115 af 14de Maj d. A. om Tilsyn med Sejlskibe m. m. § 9 vil der for hver af de nedenævnte Havne og Steder i Kongeriget af Ministeren for Handel og Søfart blive udnævnt en sagkyndig Synsmænd til fra 1ste Januar 1910 at foretage de i Loven omhandlede Syn over saadanne Fartøjer:

Aalborg, Aarhus, Esbjerg, Fakse Ladeplads, Frederikshavn, Kalundborg, Kjøbenhavn, Kolding, Marstal, Nykjøbing F., Odense, Rønne og Svendborg.

Udnævnelsen sker for 4 Aar ad Gangen, og de paagrædende ville blive lønede dels med et fast aarligt Vederlag af Statskassen af 500 Kr., dels med Vederlag for de foretagne Synsforretninger efter de i Lovens § 20 fastsatte Takster.

Der vil derhos, ligeledes for 4 Aar ad Gangen, blive udnævnt en eller flere Stedfortrædere for hver Synsmænd til i paakommende Tilfælde at udføre Forretningen i hans Sted.

Ansøgninger om disse Poster, til hvilke Mænd, der med nautisk Uddannelse forbinde Kendskab til Skibbygning fortrinnsvis ville have Adgang, ville være at indgive til Ministeriet for Handel og Søfart inden den 20. November d. A., indeholdende Oplysninger om Ansøgnernes fulde Navn, Alder og Bopæl samt om Vedkommendes hidtidige Virksomhed, derunder navnlig Fart med Sejlskibe, Arbejde ved eller Kendskab til Skibbygning og bestaaede Eksaminer.

Ministeriet for Handel og Søfart, d. 4. Novbr. 1909.

Følgen af Skrivefejl. Den norske Gesandt i Madrid har meddelt, at selv de mest aabenbare Skrive- eller Regnefejl i Konnossementerne for spanske Havne kan have ubehagelige Følger for Afskiber og Modtager, skriver »Norg. Sjøfartst.«

Et Firma i Kristiansund afsendte saaledes i Sommer et Parti Klipfisk til Bilbao. Partiet udgjorde 130 Bundter à 50 Kg., eller tilsammen 6,500 Kg. Ved en Fejlskrift i Konnossementet var imidlertid den samlede Vægt opført med 8,000 Kg.; idet tre Poster paa 10 Bundter var anført med en Vægt af 1,000 Kg. i Stedet for 500 Kg. hver.

Uagtet der her aabenbart forelæa en ren Skrivefejl, og uagtet denne Fejlagtige Angivelse af større Ladning end den virkelig foreliggende, jo ikke kunde være foretaget af Afsenderen i den Hensigt at skaffe sig eller Modtageren nogen uberettiget Vinding, har Toldvæsnet i Bilbao opkrævet Told for de ikke eksisterende 1,500 Kg. samt idømt en Mulkt for fejlagtig Anførsel i Konnossementet.

En Dampskibsfører skriver til os fra Santos:

Man siger, at et Folk har den Regering den fortjener, men det passer ihvert Tilfælde ikke paa Sømanden.

»Han kan hverken gøre fra eller til.«

Vi har ingen skriftlig Stemmeret, og den mundtlige — om jeg saa maa sige — har de fleste af os ingen Gavn af. Naar der derfor for Tiden er saa megen Utilfredshed mellem tænkende Sømand, er det Regeringens Skyld, Regeringen som forholder os vor »Stemmeret«, vor Ret til at tale med i egne Sager, vor Ret til at faa en Repræsentant paa Ting, en Repræsentant fra vor egen Mitte, som ved, hvor Skoen trykker. Der er jo nok valgt en Søofficer ind i sidste Samling, men at det skal blive til Gavn for Koffardstanden tror vel kun de færreste. Selv om Viljen er der, maa det skorte paa Evnen; Krigs- og Handelsmarinens Interesser er jo saa vidt forskellige, og Kløften udvides mere og mere, saa fra den Side kan vi næppe vente Forstaaelse af vore Krav. Efter Landbruget er Søneringen vel et af vort Lands Hovederhvervskilder, men det er sørgeligt, hvor forsømt den bliver; det synes som Regeringen helt overser den og dens berettigede Krav. For Landbruget haves der altid Penge, saa til den ene, saa til den anden Reform. Hvad bliver der gjort for Sømanden? Trænges der ikke til Reform? — Jo visselig! — Jeg nævner til Eksempel Solovens Mønstringsregler: Et Skib mønstrer i Kjøbenhavn, og Mandskabet underskriver paa at gaa til England og videre. Dermed menes, at Sømanden de første to Aar er pligtig at følge Skibet, hvis det ikke i Mellemtiden skulde anløbe dansk Havn, og det uanset om der sejles fra det ene Pest- og Feberhul til det andet. Hyren bliver den samme, selv om han kommer til fremmede Steder, hvor Pengene kun er det halve værd. Kosten, hvad enten han sejler paa Grønland eller i Troperne, den samme. Saa kommer han til en By, hvor Hyren er højere — Lejlighed til at mønstre i Skibe, hvor Kosten er bedre — der rømmer han, træt af den lange Tid, han alt har været om Bord.

Et Aars Tid efter eller senere læses der i Søfartstidende: Sømand N. N. er Dags Dato blevet idømt 14 Dages simpelt Fængsel for Rømning. — Er dette ikke et Omraade, hvor der trænges til Reform? Der er mange flere Ting, som det fra Tid til anden skal være mig en kær Pligt at drage frem, saaledes at d'Hrr. Lovgivere kan se, hvorledes Sømandens fri og ubundne Liv i Virkeligheden er.

Som det nu er, er Sømandsstanden en »Kaste«, som lige netop er taalt; taalt fordi den ikke kan undværes. Gennem Foreningerne er Sømanden nu vaagnet og har forstaaet, at han ogsaa er et Menneske, der ikke alene har pligter, men ogsaa Rettigheder, af hvilke den hel-

ligste af alle vor Stemmeret er os forholdt. Derfor lad os alle arbejde hen til, at vi som Borgere ogsaa faar vor Stemmeret, saaledes at vi kan tale med i egne Sager og ikke som nu nøjes med, at der lovgives for danske Sømandsinteresser af Folk, der ikke har den fjerneste Forstaaelse af vore Krav; saa vil vi ikke længere holdes nede og bundne ved ældgamle Forordninger og Love. — Saa lysner det maaske ogsaa en Gang over Hav.

Trampskipper.

Udvidelse af Rønne Havn. Rønne, 2. November. (Ritz. Bur.) I Rønne Byraads Møde d. 2. ds. approberedes et Tilbud fra Entreprenørfirmaet Chr. Olsen & Co., Høstrups Allé 8, Kjøbenhavn, om Udvidelse af Rønne Havn, lydende paa 326,300 Kr.

Skoleskibet »Viking« passerede i Følge »Ritz. Bur.« den 30. Oktober Portland Bill ved Kanalen. Eleverne er alle raske, og Forholdet om Bord er godt.

Natsignalering.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Nu da de lyse Nætter er forbi, og de mørke for Alvor har meldt sig, er der Anledning til at komme tilbage til Natsignalerne. Ærede Kolleger erklærede sidste Vinter, at vi ikke heller i den Henseende var saa langt tilbage herhjemme; men den Omstændighed, at enkelte benytter Signallampe, er intet Bevis for, at Natsignalering ives i Almindelighed eller endog blot i nogen Udstrækning. Jeg har hidtil forgæves spejdet efter det allermindste Blink som Tegn paa, at der i vore hjemlige Farvande gives et Meddelelsesmiddel imellem Skibe til Trods for Mørket, og jeg kan ikke væge mig mod en lille Mistanke om, at det var Fristelsen til at give »Navigator« et lille Stønk af »Kodans Bølge«, der blev de ærede Kolleger for stærk og tvang dem Pennen i Haanden. Jo flere, der med samme Berettigelse kan gøre det, desto bedre. »Navigator« er klar til at tage imod Saluten.

For Folk paa Landjorden og for alle, som ikke har nogen Anelse om den Afsky, Søfolk i Almindelighed nærer for at indlade sig med noget, der ikke har vundet Hævd fra Arrilds Tid eller er nedarvet gennem en lang Tradition, vil det visnok synes utroligt, at saa snart Mørket falder paa, ophører ethvert Middel til Meddelelse imellem den langt overvejende Del af Koffardiskibene. I Aarhundreder har man fundet sig deri med Taalmodighed, og man finder sig fremdeles rolig deri til Trods for, at Signalering om Natten ved Hjælp af Lys meget længe har været benyttet i Krigsflaaderne. Af en eller anden ubegribelig Grund har Natsignalering ikke vundet Indpas eller Forstaaelse i Handelskibe, og dog ligger det klart som Dagen, at den ogsaa dér kan gøre overordentlig Nytte.

Hvem, der har Æren af at have faaet Signaleringen indført i den engelske Handelsflaade, ved jeg ikke, men et er sikkert, at det var først, da de engelske Autoriteter forlangte Signalering efter »Morse's System« ved Blink og ved Semafor som Prøve ved Styrmandseksamen, at den begyndte at gøre sig gældende, og siden har den været øvet med Iver af engelske Navigatorer. Det vil være overflødigt at fremføre noget større Antal Eksempler paa, hvorledes Signalering om Natten kan komme til Nytte; jeg vil blot nævne ét, som alene er nok til at berettige den indført overalt, hvor Skibe sejler i aaben Sø. Hvor tit har man ikke læst om, at et Skib har været observeret ved Mørkets Frem-

brud enten i havareret- eller Nøds-Tilstand; men indtil Dagen gryede kunde intet foretages og intet vides om, hvad det tiltrængte, og da var det enten tabt af Sigte eller forsvundet. En saadan Tingenes Tilstand behøver ikke at vedvare: den er en Skam for Standen. Vejen er vist ud af Aarhundreders Mørke, enhver kan finde og følge den; ethvert Skib, selv det allerfattigste, har en Lampe om Bord, og med lidt Øvelse burde snart alle Navigatorer kunne benytte den som Signalapparat; desuden findes nu Lamper til dette Brug i Handelen til rimelig Pris. Den Benyttelse, Natsignalering som oftest giver Anledning til, — Afgivelse af de mødende Skibes Navn og Hjemsted — er vel i sig selv sjældnen af afgørende Nytte; men det giver Øvelse, og Øvelse — ikke saa lidt endog — skal der til for at opnaa Færdighed. Et Tilfælde som det ovennævnte kan indtræffe naarsomhelst for enhver af os, og det Øjeblik kan da komme, da meget afhænger af, at der ikke ved Signalernes Afgivelse eller Aflysning opstaar skæbnsvangre Forsinkelser og Fejltagelser.

Til Oplysning tjener, at der ved Prøven i England kun tillades 5 pCt. Fejltagelser ved Signalering efter »Morse»; der fordres afgivet eller aflæs: 6 Ord pr. Minut ved Blink og 10 Ord pr. Minut ved Semafor.

Mine Herrer Kolleger i saavel Dampf- som Sejlskibe, og ikke mindst de sidste — lad os forsøge idetmindste at naa dette Minimum i Natsignalering.

»Navigator«.

Fragtmarkedet.

Medens der fra det fjærne Østen og Indien igen har været effektueret et meget betydeligt Antal Befragtninger til omtrentlig uforandrede Rater, har der paa andre Kanter ikke gjort sig nogen særlig Aktivitet gældende, men nogle mindre Forandringer har fundet Sted hist og her, delvis i Redernes Favør, delvis i deres Disfavør. Blandt de første nævner vi La Plata, som viser mere Begær pr. anden Halvdel December og Januar, for hvilket Positioner Befragterne byder lidt højere Rater, nemlig 12/3 à 12/6, henholdsvis 13/6 à 13/9, men Rederne er tilbageholdne, og der sluttedes intet til disse Rater. Paa den anden Side reagerede den bedre hjemgaaende Tendens straks paa Kulfragterne ud fra Cardiff, hvilke i Løbet af faa Dage ved stort Udbud af Tonnage faldt c. 1/6 pr. Ton, idet der sluttedes en Række November Baade til 9/ à 9/3, hvorimod der Ugen i Forvejen kunde faas 10/3 à 11/. Tager man saaledes Ud- og Hjemmarkedet under et, er der decideret tabt mere for Rederne, end der er vundet, hvis ikke Returfragterne kan ivinges endnu 1/ op samtidig med, at Kulfragterne holder sig, men den kommende Uge vil uden Tvivl give os Svar paa dette. Omvendt de forannævnte Markeder er Sortehavet flovet yderligere af, medens Kulfragterne til den østlige Del af Middelhavet er en Ubetydelighed fastere. Fra Nikolajeff betalles sidst 7/6 N. C., fra Novorossisk 8/, medens der fra Azow betalles 7/9 til Rotterdam direkte, alt pr. prompt. Markedet i U. S. frembyder intet af nævneværdig Interesse, og Raterne er paa det nærmeste uforandret. For Korn fra Filadelfia sluttedes et Par November Baade til 1/9 til U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn). Nord- og Østersømarkedet ligger meget flovt for Aarstiden, og Raterne holder sig paa samme lave Niveau som forrige Uge. Kun fra Petersborg betalles der for de sidste, forsinkede Ladninger noget højere Fragter, men her er Sæsonen snart forbi, og om meget kort Tid kan det være saare risikabelt at laste i Petersborg, hvis det slaar ind med kraftigt Frostvejr.

Fra Sø og Land.

En mærkelig Rejse. En Korrespondent til »Shipp. Gaz.» fortæller om en mærkelig Rejse, som en søgaaende Lægter »Punta Brava» har gjort mellem Holland og Buenos Aires, under hvilken den blev opholdt af Stille og af Strømme. Skibet, der var bygget i Kinderdyk, gik under Sejl den 20. Januar 1909 i Følge med »Punta Memoria», der var et Skib af samme Type. Begge var bestemt til La Plata Floden og blev slæbt ned ad Kanalen til Scilly Øerne af en hollandsk Bugserbaad. »Punta Brava», som blev forf af Kaptajn Pomper, blev ikke længe i Følge med det andet Skib; de tabte allerede hinanden af Syne den første Dag, efter at Bugserbaaden havde kastet dem los. Ved Madeira modte »Punta Brava» orkanagtigt Vejr, som den dog klarede godt. Dens Forer styrede da Øst om Cap Verde Øerne for at undgaa den vestlige Strøm ved Cap Roca. Kursen viste sig at have været sat heldigt, og den lille Skude havde en fornøjelig Sejlads i Nord-Øst-Passaten.

Da Lægteren var omtrent fire Grader Nord for Ækvator fik den Stille. Her vendte Lykken sig, og i to lange Maaneder drev »Punta Brava» om uden et Pust af Vind. Ofte fik den svære Regnskyl; men naar en Vind rørte sig, var det Modvind. For at gøre Maalet fuldt drev Skibet ind i en østgaaende Strøm og blev sat over til Afrikas Kyst, hvor Heden var utaalelig. Jerudækket blev brændende hedt og næsten ikke til at færdes paa. Til sidst bragte en Storm Skibet Syd for Linién. Senere mødte man omløbende Vinde med hæftige Storme. Paa Grund af overvejende Modvind avancerede Skibet ikke noget, og Besætningen blev mismodig ved Tanken om, at de hjemmeværende forgæves ventede paa at faa Efterretninger om dem. Heldigvis var Besætningens Helbred udmærket under hele Rejsen, og der indtraf intet Ulykkestilfælde, ligesom der ikke var Mangel paa Proviant og Vand.

Endelig d. 27. Juli ankrede Skibet i Buenos Aires ydre Havn, efter 189 Dages Rejse fra Holland. »Punta Memoria» havde haft en meget heldigere Sejlads og ankom efter 103 Dages Rejse, men den havde ogsaa haft Storm og havde mistet begge Ankre med Kæder. En anden Lægter »Punta Lara», der ogsaa var bygget i Kinderdyk og havde samme Bestemmelsessted, led Havari ved Stormene og mistede sin Fokkemast, saa den maatte bugseres op ad La Plata til Montevideo.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faaes hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. Riga 29./10. — Alexandra, Nielsen, ank. Piræus 3./11. — Algarve, Borries, ank. hertil 31./10. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Trondhjem 1./11. Syd paa. — A. N. Hansen, Panske, ank. hertil 3./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 2./11. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 28./10. — Arno, Struberg, ank. Petersborg 3./11. — Aurora, Fischer, ank. hertil 3./11. — Baron Stjernblad, ank. hertil 3./11. — Beira, Lunge, ank. Marseille 30./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 3./11. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Algier 31./10. til Cascaes. — Christian IX, Holm, ank. hertil 1./11. — Dagmar, Bogvad, afg. Lissabon 1./11. hertil. — Douro, Søberg, ank. Petersborg 1./11. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 2./11. til Pernau. — Frederik, Thomsen, puss. Holtenau 4./11. hertil. — Florida, Andersen, ank. hertil 4./11. — Garonne, Kromann, ank. La Rochelle 28./10. — Georgios I, Sorensen, puss. Holtenau 1./11. for Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 28./10. til Kristianssand. — Hengest, Munk, ank. Pillau 2./11. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 3./11. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 1./11. til Savona. — Jolantha, Simonsen, afg. Aalborg 3./11. til Rotterdam. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 28./10. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 2./11. til Boston. — Kiew, Jørgensen, puss. Brunshüttel 2./11. for Antwerpen. — Kursk, Gommesen, afg. herfra 1./11. til Riga. — Leopold II, Rasmussen, ank. hertil 3./11. — Loire, Craignou, ank. Trångsund 3./11. — Louise, Kruse, ank. hertil 3./11. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 30./10. — M. G. Melchior, Hardt, afg. herfra 2./11. til Riga. — L. P. Holmblad, Jensen, ank. Antwerpen 2./11. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Lissabon 2./11. hertil. — Moskø, Rasmussen, ank. Dunkerque 29./10. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Pera 30./10. til Ismith. — Nordjylland, Jacobsen, ank. hertil 3./11. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 3./11. — Omsk, Harder, ank. Libau 31./10. — Oscar II, Hempel, ank. New York 2./11. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Kristianssand 17./10. til New York. — Perm, Christensen, ank. London 2./11. — Pregeel, Iversen, afg. Riga 2./11. til Dunkerque. — Saga, Wi-berg, afg. Antwerpen 3./11. til Swansea. — Saxo, Gotthardt, afg.

(Fortsættes Side 676).

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), 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.

2495. Vagere inddraget. **Tuna-Knob.** Kattgat. Vagene, der til Brug ved Skydeviser var udlagt omkring Tuna-Knob, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 824. Kjøbenhavn 1909).

2496. Lystønden »Nordre-Flint« inddraget. **Sundet.** Lystønden »Nordre-Flint« er inddraget.

2497. Vager udlagt. **Lohals-Hage (Kragessand).** **Langeland NV.** **Store-Bælt.** En Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Koster er nu udlagt i 14,5 m Vand ud for Lohals-Hage (Kragessand). (Kort Nr. 157, 162 og 163. Danske Lods, Side 331. Sø.-Fort., Side 28). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2420. Kjøbenhavn 1909).

2498. Undervands Taagsignal. **Fyrskibet »Gjedsør-Havn«, Østersøen.** Fra Fyrskibet »Gjedsør-Havn« gives nu, naar Dampfærge ventes, foruden Knaldsignal hvert 5te Minut, Taagsignal med Undervands Klokke, hvorpaa hver 10 Sek. slaas 4 Slag i 5 Sek. fulgt af 5 Sek. Pause. (Kort Nr. 103, 116, 139, 157 og 160. Danske Lods, Side 396. Fyr-Fort. Nr. 334).

2499. Forstaaende Forandring af Fyr. **Vejrø.** **Smaalands-Farvandet.** Den 17de November 1909 sluktes Vejrø midlertidige Fyr, og det nye Fyr tændtes. Det er et Vinkelfyr, som viser hvidt To-Blink fra N. 25° V. gennem N. til N. 18° Ø. hvidt, fast Lys fra N. 18° Ø. til N. 35° Ø., hvidt Et-Blink fra N. 35° Ø. til N. 62° Ø., hvidt To-Blink fra N. 62° Ø. til Ø., hvidt, fast Lys fra Ø. til S. 82° Ø., hvidt Et-Blink fra S. 82° Ø. til S. 71° Ø., rødt, fast Lys fra S. 71° Ø. til S. 39° Ø., grønt, fast Lys fra S. 39° Ø. gennem S. til S. 72° V., hvidt To-Blink fra S. 72° V. til S. 79½° V., hvidt, fast Lys fra S. 79½° V. til S. 89½° V., hvidt Et-Blink fra S. 89½° V. gennem V. til N. 74° V., hvidt To-Blink fra N. 74° V. til N. 37° V., hvidt, fast Lys fra N. 37° V. til N. 34° V., hvidt Et-Blink fra N. 34° V. til N. 25° V. Lys-karakteren for Et-Blinkene er Blink e. 4 Sek., Mørke e. 5½ Sek. og for To-Blinkene, Blink e. 1¼ Sek., Mørke e. 1¼ Sek., Blink e. 1¼ Sek., Mørke e. 5½ Sek., altsaa Et-Blink og To-Blink hver ½ Minut. Flammens Højde: 19 m. Synsvidd: 14 Sm. Lysovenen for hvidt Lys 20 Sm, for rødt Lys 16 Sm og for grønt Lys 14 Sm. Linsapparat af 30te Orden. Fyret vises fra det gamle Fyrtaarn, der er forhøjet til 16 m og malet hvidt. (Kort Nr. 125, 157, 160, 162 og 185. Danske

*) Reduktionsstabel for Omsæining af danske Fod og Favne til Meter og omvendt saas, saelange Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til *Dansk Søfartstidendes Kontor*. Ved skriftlig Henvendelse maas Svarporto vedlægges.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2524. Ledefyr flyttet. **Riviere Adour.** Frankrig. Det røde, forreste Ledefyr paa Quai des Forges de l'Adour er flyttet i Lettelinien og staar nu 141 m S. 31½° Ø. fra Bagfyret. I øvrigt er Fyret uforandret. 48° 31' 38" N. Br. 1° 29' 57" V. Lgd.

2525. Uddybning. **Tønder.** Lorient. I det V.-lige Indløb til Lorient foretages Uddybning. 125 m N. for Linien Kerbel og Lohic Fyr overet er der derfor udlagt 4 hvide Tønder og i samme Afstand S. for Linien 4 ligeledes hvide Tønder. Naar Uddybningsmaskinen arbejder, viser den 2 sorte Balloner lodret for hinanden. Den arbejder ikke om Natten. Skibe, som paa Grund af Dybgaendet maa benyttes Løbet, skal i Tide hejse Signal »I T C«, og afvente Svaret. Lohic Fyr: 47° 42' 13" N. Br. 3° 21' 6" V. Lgd.

2526. Tønde flyttet. **L'Agile.** Goulet de Fromantine. Den røde Spidstønde S. for Grunden l'Agile er flyttet og ligger nu paa V.-kant af Grunden, 1 Sm N. 23° Ø. fra den tidligere Plads. 46° 50' 50" N. Br. 2° 17' 20" V. Lgd.

2527. Lydsignal ophørt. **Digue de Richelen.** **La Rochelle.** Lydsignalet med Klokke paa Digue de Richelen er ophørt. 46° 8' 54" N. Br. 1° 10' 20" V. Lgd.

2528. Fyr atter forandret. **Libreville.** **Gabon.** **Afrika.** Det grønne, faste Fyr paa N.-Mødens Hoved ved Libreville er atter ombyttet med et rødt, fast Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1206. Kjøbenhavn 1909).

2529. Farlig Klippe fundet. **Isle au Haut Bay.** **East Penobscot Bay.** **Maine.** Forenede Stater i Nord-Amerika. En 4,2 m Klippe, som ligger i 9 à 18 m Vand, er fundet 1½ Sm N. 38½° V. fra Saddleback Ledge Fyr, hvor der i Kortet er angivet G. m. 44° 2' 3" N. Br. 68° 44' 55" V. Lgd.

2530. Vrag. **Nantucket Sound.** **Massachusetts.** Lægteren »West Virginia« er sunket i 15 m Vand, 1½ Sm S. 35° Ø. fra »Polloc Rip Shoals« Fyrskib Nr. 73. 41° 35' 25" N. Br. 69° 52' 40" V. Lgd.

2531. Dybde aftaget. **Pollock Rip Slue.** **Nantucket Sound.** **Massachusetts.** Toldkutteren »Androsoggin« har med 5 m Dybgaende rørt Grunden ¼ Sm S. for Pollock Rip Slue Lystønde og Klokketønde og lidt V. for Linten mellem Fyrskibene »Pollock Rip« og »Pollock Rip Shoals«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1254. Kjøbenhavn 1909).

2532. Fyrskibet »Cross Rip« midlertidig ombyttet. **Nantucket Sound.** **Massachusetts.** Fyrskibet »Cross Rip« Nr. 5 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Fyret er uforandret, men Taagsignal gives med en 8 Tommer Tægetøjle, der hver 20 Sek. giver Et-Stød af 2 Sek. Varighed. 41° 26' 43" N. Br. 70° 17' 29" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2533. Tønde forandret. **Herradura Bank.** **Beagle Channel.** **Tierra del Fuego.** Den hvide Tønde ved Herradura Bank er ombyttet med en sort Stumpstønde, mærket »Herradura«, med Cylinder, ved N.-kant af Grunden. 54° 54' 30" S. Br. 67° 36' 45" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2534. Fortøjtønde udlagt. **Nepoli.** **Italien.** Paa Santa Lucin Red, 1050 m S. 30° V. fra Napoli Fyr, er udlagt en hvid, privat Fortøjtønde.

2535. Fyr forandret. **Cagliari.** **Sardinien S.-Kyst.** Det hvide Blinklyr paa Cagliari S.-Nole er forandret til et grønt Blinklyr. Synsvidd: 7 Sm.

2536. Baake forandret. **Capo Ceraso.** **Golfo di Terranova.** **Sardinien.** Baa-ken paa Grunden ved Capo Ceraso har nu Flag som Topbetegnels.

2537. Fortøjtønder. **Siracusa.** **Sicilien Ø.-Kyst.** I Siracusa Havn ligger nu kun én Fortøjtønde tæt ved Kajen Vittorio Emanuele, de andre er inddraget.

Løks, Side 525. Fyr-Port. Nr. 454. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 971. Kjøbenhavn 1909).

2500. Prikker udsat. Fejs-Staalgrund og Vejro-Flak. Smaalands-Farvandet. En Rispråk er nu udsat paa Fejs-Staalgrund, og en anden Rispråk ved N.V.-Enden af den landløse 2. m Plade, paa Vejro-Flak, begge i 4 m Vand. 55° 1' N. Br. 11° 18', 0. Lgd. og 55° 1' N. Br. 11° 22', 0. Lgd. (Kort Nr. 125, 157, 160, 162 og 185. Danske Løds, Side 527. Søm-Port., Side 41). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2422. Kjøbenhavn 1909).

2501. Grund fundet. Boje flyttet. Sandhage N. Bøgestrom. Smaalands-Farvandet. Den røde Boje ved N.-Siden af Bøgestrom Rendens Ø-Ende er ombyttet med en rød, spids Tønde, og Plytet e. 130 m NØ, hen i 3 m Vand, uden for en nyfundet 3 m Grund, som ligger 70 m NØ for Bojens tidligere Plads. (Kort Nr. 112 og 139).

2502. Telegraf-Kabler optaget og udlagt. Færøerne. Telegraf-Kablet mellem Skopen paa Sande og Kirkebo paa Strømme er oplaget. Et Telegraf-Kabel er udlagt fra Skopen paa Sande til SØ-Pynten af Hestø, og et andet fra Midten af Hestø NØ-Kyst til Hild N. for Væhestad paa Strømme. Mellem Strømme og Østero er udlagt et Telegraf-Kabel ved Nordskanle, Hild N. for Sandølaget. (Kort Nr. 208 og 209. Færøske Løds, Side 36 og 48).

2503. Fyrtårne tændt. Skarstall SØ. Reykjanes. Island. En Fyrtårne, der viser hvidt Et-Lyn e. hver 3 Sek., og ikke som tidligere oplyst hver 5. Sek., er tændt paa Tangen neden for Skarstall, e. 1700 m. S. 17° Ø. fra Reykjanes Fyr. Flammens Højde: 24 m. Synsviddelen og Lysevnen: e. 8 Sm. Grøn 2. m Høj Fyrtårne. Brandtid: 1ste August—15de Maj.

Fyrtets nærliggende Plads vil senere blive oplyst. (Kort Nr. 55, 87, 114 og 198. Islandske Løds, Side 21. Fyr-Port. Nr. 543 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1751. Kjøbenhavn 1909).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2504. Oprettelse af Taagesignal udsat. Ølands Norra Udde. Serrig. Oprettelsen af Taagesignal ved Øland Norra Udde er udsat til 1910. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2072. Kjøbenhavn 1909).

2505. Oprettelse af Taagesignal udsat. Ørskær Fyr. Bottniske Bugt. Oprettelsen af Taagesignal ved Ørskær Fyr er udsat til 1910. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2076. Kjøbenhavn 1909).

2506. Grund fundet. Aviksundet. Bottniske Bugt. En 2. m Grund er fundet uden for Myggefjærdviken N. for Astholm. 62° 30' 4" N. Br. 17° 45' 50" Ø. Lgd.

2507. Taagesignal forandret. Ratan. Norra Kvarsten. Fra den 15. Novbr. 1909 gives Taagesignal med Klokke ved Ratan S.-lige Fyr kun, naar Skib ventes.

2508. Grund afmærket. Sidsøy. Bottniske Bugt. Finland. Ø. for Brævo Grund er udsat en hvid og rød Stage med to Koste. 61° 59', N. Br. 21° 17', 0. Lgd.

2509. Forandring i Afmærkning. Frederikshavn. Finske Bugt. S. for Sørkus Grund er udsat en rød Stage med Kost. 60° 21', N. Br. 27° 5', 0. Lgd. Vægeren V. for Merikari Lanku er flyttet e. 1 Kbl VNV, hen uden for en nyfundne Grund. 60° 21', N. Br. 27° 5', 0. Lgd. (Kort Nr. 155).

2510. Væger inddraget. Støndarås Red. Finske Bugt. Vægerne med Kryds ved Lindborgs Steinar er inddraget, da Grunden er bortsprængt. 60° 29', N. Br. 27° 47', 0. Lgd. (Kort Nr. 155).

2511. Forandring i Afmærkning. Libau. Rusland. Da Afmærkningen i Indløbet til Keiser Alexander III. Havn skal forandres, skal man holde sig i Ledelinien og ikke stole paa Sømærkerne.

2512. Vidterafmærkning. Danziger Bucht. Tyskland. I Slutningen af November 1909 uddrages Tønderne Alt Heia W., Heisterstedt W. og Deephe Anduvningssunde. Tønden Heia S. bliver til Forsøg liggende inde i Vinter.

2513. Løssplads afmærket. Kieler Fjord Ø. Løsspladsen Ø. for Kieler Fjord er afmærket med en rød Lystønde, der viser gult Lys. 53° 27' 0" N. Br. 10° 21' 26" Ø. Lgd. (Kort Nr. 125).

2514. Telegrafstønde inddraget. Friedrichsort. Kieler Fjord. Telegrafstønden, som ligger ved Friedrichsort Fyr, er permanent inddraget. 54° 23' 27" N. Br. 10° 11' 46" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

2515. Grund fundet. Afmærkning forandret. Skaudden. Serrig. En 5 m Grund er fundet uden for Skaudden, S. for Tørekov, paa 56° 24' N. Br. 12° 36' 38" Ø. Lgd. Stage med Kost paa 56° 23' 45" N. Br. 12° 37' 0. Lgd., er derfor flyttet til VSV for Grunden, paa 56° 23' 59" N. Br. 12° 36' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 187 og 211).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Ilav.

2516. Tridsignal gives midlertidig ikke. Wilhelmshaven. Jade. Tyskland. I Wilhelmshaven gives indtil midt i December 1909 intet Tridsignal, da Taarret til Signalet skal flyttes og forhøjes. 53° 40' 59" N. Br. 8° 9' 22" Ø. Lgd.

2517. Fyrtårnes Farve forandres. IJmuiden. Holland. Ved IJmuiden skal hellige Fyrtårne males brunrøde.

2518. Forandring af Taagesignal. IJmuiden. I November eller December 1909 skal Taagesignalet til Forsøg forandres til at gives med et Tanghorn, paa Hovedet af Zaiderhoofd, der hver 30. Sek. giver To-Stød, Stød 2 1/2 Sek., Pause 5 Sek., Stød 2 1/2 Sek. Naar dette Tanghorn er i Lørdagen, gives Taagesignalet fra det V.-lige Fyrtårn med et Tanghorn, som hver 1 Minut giver Tre-Stød, Stød 2 1/2 Sek., Pause 5 Sek., Stød 2 1/2 Sek., Pause 5 Sek., Stød 2 1/2 Sek., Pause 5 Sek., Stød 2 1/2 Sek. Skulde begge disse Signaler være i Lørdagen, gives Taagesignalet med Sirenen ved det V.-lige Fyrtårn som hidtil.

2519. Dybde. Slijkgrat. Zaegat van Goere. Paa Barrren i Slijkgrat er fundet et Sted med 5, m Vand med 5, og 6, m udenom. 51° 50' 13" N. Br. 3° 51' 31" Ø. Lgd.

2520. Lys- og Fløjtstønde bortdrevet. Midden-Steenbank. Den røde Lys- og Fløjtstønde »Midden-Steenbank« er bortdrevet. Grunden er midlertidig afmærket med en mindre, liggende Lys- og Fløjtstønde. 51° 39', N. Br. 3° 29', 0. Lgd.

2521. Fyr forandres ikke. Biezehinge. Scheide. Fyret paa Biezehinge Baake vedbliver at være et hvidt Fyr med Formørkelser. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2305. Kjøbenhavn 1909).

2522. Havnesignaler forandret. Zebrugges. Belgien. Signalerne, der gives til Skibe, der ønsker at komme ind i Dokken ved Zebrugges, er nu staaende: Ben sort Ballon eller et grønt Fyr over et rødt belysning, var klar til at staa ind. To sorte Balloner eller et grønt Fyr belysning, staa ind.

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

2523. Væg. Portland Harbour. England. En Lodskutter er sunket ved Indløbet til North Ship Channel, 230 m N. fra Fyret paa Arnnen af den N.-lige Bølgebryder. 50° 36' N. Br. 2° 26' V. Lgd.

333

2538. Fyr tændt. Secca del Fico, Brindisi, Italien. Paa Baaken paa N.-Enden af Secca del Fico er tændt et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Det lyser Horisonten rundt.

2539. Bifyr. Cap Compare, Pola, Østerrig-Ungarn. Naar Lystønden ved Cap Compare ikke brænder, tændes paa Fyrtaarnet, 4 m under Hovedfyret, et rodt, fast Bifyr, der lyser fra S. 48° V. gennem V. og N. til N. 48° Ø. Synsviddens: 2 Sm. 44° 52' N. Br. 13° 47' Ø. Lgd.

2540. Lystønde inddraget. Bug Dnieper Liman, Rusland. Lystønderne, som laa i den anden Del af Bug Dnieper Liman (Otschakov) Kanal ved Fyrbaakene, er inddraget. Der findes nu kun 2 Lystønder ved det 13de Par Spiritønder. 46° 35' N. Br. 31° 42' Ø. Lgd.

2541. Afmærkning af Vrag forandret. Tagaurog Bugt, Azovske Hav, Fyr. skibet, som laa ved Vraget af Sejlskibet »Johannis« i Tagaurog Bugt, er inddraget. Vraget er nu afmærket med en sort og hvid Spiritønde med Buljong. 47° 6' N. Br. 38° 57' Ø. Lgd.

2542. Midlertidigt Fyr tændt. Cabo Tres Forcas, Mellila, Marokko. Paa Cabo Tres Forcas er tændt et midlertidigt Fyr, der viser hvidt To-Blink.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

2543. Baaker opført. Yenbo, Røde Hav Ø-Kyst. Paa den V-ligste Plade paa Shab Sabah er rejst en 9 m høj Baake med to Balloner. 23° 50' N. Br. 37° 54' Ø. Lgd. Paa S.-Enden af Revet Shab Green er rejst en 9 m høj Baake med Cylindere. 23° 54' N. Br. 38° 3' Ø. Lgd.

2544. Vrag afmærket. Zanzibar Harbour, Zanzibar Island, Afrika. En grøn Vragfonde er udlagt tæt S. for Vraget af Yachten »Glasgow« i Zanzibar Harbour, 3 Kbl N. 5° V. fra Guvernementsbygningen paa Ras Shangani. Om Natten vises to røde Lanterner fra Stormasten. 6° 9' S. Br. 39° 11' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

2545. Oplysning om Rev. Sumatra V-Kyst. Paa Revet paa 0° 39' N. Br. 98° 47' Ø. Lgd. er fundet 7,5 m, og paa Revet 0° 38' N. Br. 98° 52' Ø. Lgd. 8 m. Revet med 11 m paa 0° 31' N. Br. 98° 51' Ø. Lgd. findes ikke. Paa 1° 20' N. Br., hvor Kg. Kima (Claudine) er angivet, er der dybt Vand, men 5 Sm S. derfor og ved P. Doea (Bintanah) findes flere Rev, hvorfor stor Forsigtighed anbefales.

2546. Klippe fundet. Meichen Sound, China. En lille Klippe med 2 m Vand er fundet i Meichen Sound, 3 1/2 Sm N. 60° V. fra Nincpin og i S. 46° V. fra Toppen af Saddle Island. 25° 3' 50" N. Br. 119° 1' 7" Ø. Lgd.

2547. Vrag borttaget. Ryojun Ko (Port Arthur), Kwang Tung, I Ryojun Ko er Vragene, som laa 0,5 Kbl S. 59 1/2° Ø. og 7 Kbl S. 35 1/2° Ø. fra Ryojun Ko Fyr, borttaget. Fyret: 38° 47' 36" N. Br. 121° 14' 44" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2548. Karantænebestemmelser. Belgien. — Den Fritagelse for Sundeledspas, der hidtil har været indrømmet Skibe, der ankommer fra hollandske Havne, er indtil videre tilbagekaldt.

Kjøbenhavns Børskurs d. 4. Novbr. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93 1/2	—93	93 1/2
Danmark	—	—	—
Norden	—	—	—
Kjøbenhavn	—	—	—
Carl	—	—	—
Dannebrog	—	—	—
Skjold	—	—	—
Urania	—	—	—
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	—	—	—
Hejmdal	—	—	—
Østasiatiske	132	—	—
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	—	—	—
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.	—	—	—
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
5 % Østasiask Komp.	99 1/2	100	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 1/2 % nops. Stats.	—	—	—
3 1/2 % Husejns Kreditk.	—	—	—
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.	—	—	—
4 % — — — 2. Serie.	—	—	—
4 % — — — 1.	—	—	—
3 1/2 % Østift. Kreditf.	—	—	—
4 % — — — 7.	—	—	—
3 1/2 % Landkreditk.	—	—	—
4 % Østift. Kreditf.	—	—	—

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	150	—	150	150 1/4
Privatbank	102 1/4	—101 1/4	101 1/2	101 3/4
Landmandsbank	—	—	132 1/2	133
Handelsbank	—	—	136	136 1/2
Grundejerbank	44 1/2	—45	44 3/4	45
Burm. & Wain	89	—	89	89 3/4
Helsingørs Jærnsk.	91 3/4	—	91 1/2	92
Sukkerfabr.	232	— 1/4	232	232 1/4
Bryggeri Aktier	155	—	155	155 1/4

Vekselkurs d. 3. November 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.23	18.18
Paris	72.40	—
Asterdam	150.35	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. November 1909.

Russiske Noter	216.85
4 % Russiske Consols.	89.50
3 8/10 % — Boden Kredit.	83.70
5 % Mexikanske 1899	101.70
5 % Rumænske Stats	102.25
4 % — — — 1890	94.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 38,000, „Norden“ 30,000, „København“ 12,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 30,000, „Skjold“ 8,000, „Union“ 10,000, „Dampsk. af 1896“ 14,000, „Hejmdal“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 48,000, „Østasiatisk“ 120,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Ny Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anuleret; †: Tillæg.

Kort eller Bogs Nr.	N	208	Holland:
	R	277	Nederlandse kust. 1 : 500,000. Oktober 1909. Pris: f. l. Vaarvaters en ankerpladsen op de Westkust van Sumatra en nabij liggenden eilanden. Blad IV. Plan Nr. 1. Westkust Sumatra, Reede Tjikoe, 1 : 30,000 en Plan 3, Westkust Sumatra, Reede Prianan, 1 : 30,000.
	R	41	Japan:
			Yasashi to Otaru. Juni 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Udlægning af Lystønden Slide-Røn. Læse S. Kattegat.

I den nærmeste Fremtid vil en hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., blive udlagt c. 600 m SØ. for 0-6 m Pullen paa Slide-Røn i 7 m Vand. Synsvide og Lysevne: 8 Sm.

Beliggenhed: 57° 7', 2 N. Br., 11° 2', 2 Ø. Lgd.

Marineminstrelets Admiraltets-Departement, den 3. November 1909.

London 3./11. til Antwerpen. — Seine, Dampt, ank. Bordeaux 11./10. — Texas, Lissner, afg. Buenos Aires 14./10. til Hull. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 3./11. — Tiber, Bech, afg. Riga 2./11. til Petersborg. — Tyr, Thanning, afg. herfra 2./11. til Windau. — United States, Wulff, ank. hertil 26./10. — Viking, Meyer, ank. Arendal 2./11. — Karin, Ryberg, afg. Manchester 2./11. til Liverpool. — Vadso, Paulsen, afg. Stettin 2./11. til Manchester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. St. Lucia 28./10. til Gulfport. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Piræus 2./11. til Konstantinopel. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 28./10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Preston 29./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Belfast 27./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 31./10. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, afg. Swinemünde 2./11. til Libau. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 1./11. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Ghent 31./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 28./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Papenburg 26./10. — Newa, Dahl, afg. Swansea 2./11. til Bilbao.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Hernosand 30./10. — Nautik, N. Th. Nielsen, ank. Runcorn 1./11. — Nordsøen, Skou, ank. Königsberg 30./10. — Nexos, Basse, ank. Abo 2./11. — Gerda, Iversen, pass. Sagres 1./11. til Sevilla. — Ellen, Hansen, pass. Corcubion 30./10. til Belfast. — Fylla, Christensen, afg. Stettin 1./11. til Sundsvall. — Cito, Jepsen, afg. Swansea 1./11. til Wiborg. — Napoli, Brineh, pass. Hirtshals 2./11. til Königsberg. — Bodil, Uldall, pass. Hirtshals 1./11. til Malaga. — Dagmar, Mathiasen, ank. Cardiff 31./10. — Norma, Schiff, ank. Kåge 1./11. — Alfa, Lauritsen, ank. Leith 1./11. — Laura, Pedersen, afg. Hangö 1./11. til Stockholm. — Hebe, Gregersen, afg. London 30./10. til Randers. — Inger, Sørensen, pass. Helsingør 1./11. til Sevilla. — Johanne, Thøgersen, ank. Manchester 1./11. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Nykjøbing F. 1./11. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Southampton 2./11. til Aarhus.

Danmark. Ausgar, Madsen, er ank. til London. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Riga 25./10. — Hamlet, Jørgensen, afg. Hull 29./10. til Odense. — Helge, Olsen, ank. Rouen 27./10. — Rolf, Reese, ank. Newcastle 24./10. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Petersborg 22./10.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Lübeck 2./11. — Russia, Poulsen, ank. Sundsvall 22./10. — Carl Hecksher, Starck, afg. Petersborg 27./10. — Dania, Petersen, afg. Kristiania 2./11. — Normannia, Erichsen, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 30./10. — Canadia, Jespersen, ank. Newport Mon 28./10. — Livonia, Skov, ank. Petersborg 23./10.

Østerseen. Cimbrina, Poulsen, ank. Newport News 30./10. — Patria, Dam-Larsen, afg. Petersborg 2./11. — Gratia, Sørensen, afg. Borgå 29./10. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 23./10.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Kronstadt 27./10. — Gallia, Nielsen, ank. Dunkerque 2./11. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Petersborg 26./10. — Sarmatia, Pedersen, ank. Algier 3./11. — Kotonia, Rasmussen, ank. Calais 30./10.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Ghent 2./11. — Granaria, Nielsen, afg. Filadelfia 22./10. — Carbonia, Mathiasen, ank. Libau 30./10. — Estonia, Winekler, ank. London 2./11.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Königsberg 25./10. — Selandia, Troensegaard, ank. Ghent 30./10. — Seecalia, Jensen, ank. Libau 2./11. — Frumentia, Andersen, afg. Novorossisk 28./10. — Boseia, Skovgaard, afg. Libau 2./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 26./10.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Aarhus 31./10. — Brattingsborg, Suenson, afg. Archangel 28./10. til Rouen. — Flynderborg, Andersen, ank. Boness 30./10. — Fredensborg, Fischer, afg. Blyth 30./10. til Lübeck. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Petersborg 17./10. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Kjøbenhavn 2./11. til Petersborg. — Kronborg, Jensen, ank. Huelva 31./10. — Rosenborg, Schultz, afg. Hartlepool 3./11. til Flensborg. — Skanderborg, Jensen, ank. Livorno 20./10. — Stegelborg, Lund, ank. Hartlepool 31./10. — Stjerneborg, Lund, ank. Rendsborg 1./11. — Soborg, Hansen, ank. Orau 31./10. — Uranienborg, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 3./11. til Hernösand.

Dampskibsselskabet af 1866. Guldborg, Ørbeck, ank. Tyno 29./10. — Klampenborg, Winther, ank. Libau 2./11. — Marselisborg, Larsen, afg. Genitschesk 26./10. til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, afg. Wasu 28./10. til Tyne. — Skods-

borg, Agerlin, ank. Cardiff 28./10. — Tuborg, Schmidt, afg. Petersborg 28./10. til Terneuzen. — Ulfsborg, Møllerup, afg. Huelva 19./10. til Riga. — Vordingborg, Palsbo, ank. Rotterdam 28./10.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Petersborg 28./10. — Dansborg, Kühl, afg. Huelva 27./10. til Memel. — Jørgersborg, Larsen, ank. Brahestad 1./11. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./11. — Taarnborg, Matzen, ank. Kjøbenhavn 31./10.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Riga 23./10. til Rotterdam.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Ulcåborg 29./10.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 2./11. til Windau.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Rouen 28./10.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. London 29./10. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Grangemouth 28./10.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Petersborg 28./10.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Hamburg 1./11. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 20./10. til Pertusola. — Newton, Andersen, afg. Livorno 1./11. til Antwerpen. — Nivingsston, Svendsen, ank. Holtenau 2./11. — Washington, Nielsen, ank. Wearmouth 31./10.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Göteborg 1./11. til Emden. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 30./10. til Suez. — Cathay, Kruse, afg. Singapore 19./10. til Suez. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 29./10. — St. Croix, Jensen, ank. Antwerpen 1./11. — Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 20./10. til Port Said. — Pagan, Knudsen, ank. Bangkok 27./10. — Samui, Licht, afg. Sabang 20./10. til Suez. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. London 31./10. til Kjøbenhavn. — Bintang, Juell-Hansen, afg. Newcastle 30./10. til Capetown. — Cambodia, Christensen, afg. Delagoa Bay 30./9. til Christmas Island.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hanscu, afg. St. Thomas 24./10. til Demerara. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 19./10. til London.

Æra. Energi, Jensen, ank. Kramfors (Hernösand) 30./10. — Erindring, Nielsen, ank. Honfleur 30./10. — Enigheden, Jensen, ank. Råfsö 30./10.

Skandia. Gullfaxe, Ankersen, afg. Emden 30./10. til Riga. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Korsør 2./11. — Rimfaxe, Faber, ank. Antwerpen 28./10. — Schach Steenberg, Theilund, afg. Kjøbenhavn 1./11. til Trångsund.

Frøen. Austa, Bagger, afg. Libau 28./10. til Southampton. — Freja, Nielsen, afg. Malmö 3./11. til Riga. — Vera, ank. Nakskov 3./11.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Petersborg 29./10. til Terneuzen. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 2./11. til Boness.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, Liehmann, ank. Bridgeness 2./11.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Tyne Dock 2./11. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Riga 31./10. — Martha, Christensen, afg. Søderhamn 27./10. — Elna, Ratje, ank. Canne 28./10. — Therese, Pedersen, ank. Canne 28./10. — Simone, Møller, afg. San Remo 21./10. — Jeanne, Löffler, ank. Antwerpen 29./10. — Vera, Riso, afg. Tyne Dock 24./10. — Daisy, Lagesen, afg. Nordmaling 28./10.

Vulcan. Vulean, Nielsen, ank. Riga 26./10. — London, Bom, ank. Boness 31./10. — Paris, Tholander, ank. Boness 2./11. — Bryssel, Kaas, ank. Wiborg 3./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Palma di Mallorca 29./10. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 3./11. — Roma, v. Thun, ank. Rotterdam 2./11.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Great Yarmouth 1./11. — Nelly, Clauscu, ligger i Kjøbenhavn. — Fanny, Eriksen, afg. Santander 30./10. til Herrenwick. — Lilly, Nielsen, ank. Haparanda 31./10. — Alexy, Lorentzen, afg. Blyth 2./11. til Abo. — Dagny, Sørensen, ank. Stockholm 2./11. — Mary, Bang, pass. Kajser Wilhelm Kanalen 30./10. for St. Brieux.

Thurs. H. A. Hansen, ank. Rotterdam 1./11.

Torm. Sura, Jensen, ank. Kiel 2./11. — Helene, Sørensen, ank. Kalundborg 28./10. — Agnete, Petersen, ank. Karrebæksminde 31./10. — Hermia, Hansen, ank. Rotterdam 2./11. — Alice, Schultz, ank. Antwerpen 3./11.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Grangemouth 3./11. — N. F. Høffding, Petersen, ank. Svendborg 29./10. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Kjøbenhavn 3./11. nordg. — I. D. S. Adolph, Poulsen, afg. Tyne 3./11. — Alfred Hage, Møller, afg. Windau 3./11. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Rotterdam 2./11. — Ajax, Brønsen, ank. Kjøbenhavn 1./11. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Barry 29./10.

— E. M. Dalgas, Møller, afg. Libau 1./11. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Tyne 1./11. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Kolding 31./10. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Himango 3./11. — G. Koch, Jørgensen, ank. Tyne 2./11. — Hans Tavsens, Klaaborg, ank. Wiborg 30./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Petersborg 2./11.

Urania. Eklipika, Hemmingsen, ank. Sandviken 31./10. — Urania, Clausen, afg. Libau 30./10. — Sveud, Schmidt, ank. Tromsø 22./10.

Nordseen. Nordland, Møller, ank. Antwerpen 2./11. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Swinemünde 3./11. — England, Andersen, afg. Antwerpen 3./11. — Rusland, Madson, afg. Libau 3./11.

Internationalt Dampskibs- & Bjergningskompagni. Annette Furness, Larsen, ank. Petersborg 2./11.

Europa. Europa, Hansen, afg. Stockholm 30./10. — Tyskland, Damstrup, afg. Windau 30./10. — Belgien, Nielsen, ank. Sunderland 1./11.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Kjøbenhavn 3./10.

Thore. Ingolf, Schiøtz, ank. Øfjord 1./11. — Sterling, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 2./11. til Reykjavik. — Kong Helge, Olsen, afg. Øfjord 3./11. til Østlandet.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, ank. Danzig 31./10. — Ætna, Pedersen, ank. Hull 30./10.

Ranne. John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Argus, Holm, ank. Fredericia 27./10. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksminde 27./10. — Prøven, ank. Oscarshavn 28./10. — Ane Katrine, Holm, ank. Karlshavn 28./10.

Svendborg. Anna Elisabeth, Larsen, ank. Gravesend 29./10. — Brodrene, Jørgensen, ank. Muscudund 29./10. — Cornwall, Petersen, ank. Charlestown 29./10. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Charlestown 29./10. — Asta, Bom, ank. Vejle 30./10. — Severine, Jensen, ank. Allinge 30./10. — Ellen, Andersen, ank. Helsingør Red 30./10. — Yrsa, Sørensen, ank. Fowey 30./10. — Grethe, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 24./10. — Martin Nissen, Petersen, ank. Kotka 26./10. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Søderhamn 27./10. — Marie, Skov, ank. Irvineharbour 28./10. — Skjold, Larsen, ank. Drammen 23./10. — Solon, Rasch, ank. Nakskov 27./10. — Fortuna, Christiansen, ank. Kalmar 27./10. — Freja, Brandt, ank. Wismar 28./10. — Leif, Andersen, ank. Eu 29./10. — Zampa, Jensen, ank. Swinemünde 28./10. — Dagny, Rasmussen, ank. Ghent 28./10. — Kamma, Fisker, ank. Stockholm 28./10. — Valborg, Rasmussen, ank. Norrkøping 28./10. — Ester, Petersen, ank. Libau 2./11. — Delos, Andersen, ank. Drammen 31./10. — Kruse, Nielsen, ank. Wiborg 30./10. — Jason, Hansen, ank. Denio 30./10. — Urania, Nielsen, ank. Concarneau 31./10. — Niels Juell, Olsen, ank. Kings Lynn 1./11. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Gravesend 1./11. — Valdemar, Andersen, ank. Paimpool 30./10. — Ane, Jørgensen, ank. Paimpool 30./10. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 31./10. — Agnes, Christensen, ank. Nakskov 31./10. — Sofie, Jensen, ank. Sundsvall 31./10. — Helge, Carlsen, ank. Sønderborg 31./10. — Hertha, Norregaard, ank. Anstruther 1./11. — Lyo, Jensen, ank. Stettin 2./11. — Concordia, Henriksen, ank. Gefle 3./11. — Newski, Nielsen, ank. Horten 3./11. — Casper, Hansen, ank. Odense 3./11.

Æra. Norma, Christensen, ank. Fleetwood 30./10. — Marie, Petersen, ank. Riga 30./10. — Neptun, Jensen, ank. Tuborg 1./11. — Marstal, Hansen, ank. Swinemünde 1./11. — Martha, Madsen, ank. Libau 30./10. — S. L. Weber, Christensen, ank. Kiel 30./10. — Emilie, Hansen, ank. Bagenkop 1./11. — Pampa, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 1./11. — Theodor, Andersen, ank. Restock 1./11. — Kronen, Hermannsen, ank. Havre 30./10. — Immanuel, Bager, ank. Malmö 30./10. — Christiane, Bager, ank. Ronne 30./10. — Zeus, Sørensen, ank. Åhus 30./10. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Middlesborough 30./10. — Eden, Weber, ank. Ipsvik 30./10. — Ægir, Petersen, ank. Harwich 1./11. — Apollo, Albertsen, ank. Libau 1./11. — Freya, Nielsen, ank. London 1./11. — Albertha, Kromann, ank. Shorham 1./11. — Marthing, Friis, ank. Sunderland 1./11. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Glasgow 1./11. — Mathilde, Hansen, pass. Stettin 1./11. p. R. t. Danzig. — Amor, Rasmussen, ank. Swansea 2./11. — Vera, Clausen, ank. Øresund 2./11. p. R. t. Douglas. — Hebe, Clausen, ank. Rauders 1./11. — Tobias, Boye, ank. Kjøbenhavn 31./10. — Halmø, Christensen, ank. Kjøbenhavn 1./11. — Hekla, Hermannsen, ank. Pillau 2./11.

INDHOLD

Danmarks Handelsflåde i 1908. — Kjøbenhavn, d. 5. November 1909. — Natssignaler. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Bøiskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nyaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

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.

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.

Riveralde 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.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Uøøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre. — „Hansa“ Lossehjul
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale Amaliegade 30. Loddemaskiner

Kompasser komplet, sidste Model. at forskellige Modeller.

Kompasser af eget fabrikat komplet efter Lord Kelvins Princip.

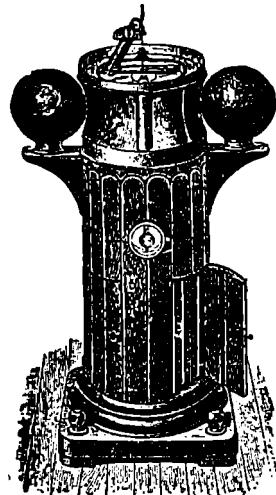
Alm. Kompasser Motorfartøjskompasser

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.



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.

Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret. Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. M. L. FRIMODT Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdøles 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 Inlandet.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 86.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 9. November 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlants
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:
Indløv. 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.

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

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

Skibshypothekbanken

Filial af hol-
landsk Bank

i København

Chr. IX's Gade 6
Telef. 9052

giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedarbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 1735.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Privat Telegraf-Code,

let og besparende Forbindelsesmiddel mellem Søførende og Hjemmene.

Prisen er Kr. 1,50 pr. enkelt Eksempel.

Faas ved Henvendelse til „Dansk Søfartstidende“s Kontor,
St. Annæ Plads 26 eller gennem Boghandlerne.

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.

Vilhelm A. Bang

Repræsentant for

Skibshypothekbanker

tillyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

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 Skrueraksler, 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Frederik Hansen Skive.

Skibsproviantering.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brødfabrikker

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr. „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

HELGE STABELL

Skibssingeniør
Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.
Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.

• Husk •

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

LUC. MULDER
Schiffswerft

Marienshoek gamle Hoogezand, Holland
empfehlte sich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner, Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor, Böte-
Tjalken, Leichter u. s. w.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov. Telf. 162

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5562

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Lystønde udlagt. Ryggen V. Hollænderdyb. Sundet.

Under Henviisning til „Efterretninger for Søfarende“
Nr. 39 af 29. September d. A. bekendtgøres herved:

V. for S-Enden af Ryggen og c. 1 Kbl. S. for den hvide
Stumpønde med 3 nedadvendte Koste er udlagt en hvidmalet
Lystønde, mærket „Ryggen“, der viser rødt Et-Blink hvert
1/4 Minut, Blink c. 5 S., Mærke c. 10 S.

Beliggenhed: 55° 41' 30" N. Br. 12° 41' 44" Ø. Lgd.

Marineministeriets Admiralitets Departement, den 8. November 1909.

Reservekadetskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i § 56 i Lov af 30.
September 1909 om Søværnets Ordning vil der blive af-
holdt en Reservekadetskole ved Søværnet.

Skolen bestaar af 2 Afdelinger.

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 gæl-
dende Lovgivning har Ret til Fart som saadanne med
større Skibe og paa længere Rejser, og som ikke er
over 28 Aar.

Skolen, under hvilken Reservekadetterne lønnes,
uniformeres samt indkaseres, 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 føl-
gende, i c. 1 Maaned tilendebragt, praktisk Uddannelse
om Bord eller i Land, dertil findes skikkede, udnævnes
derefter til Reservekadetter af 1. Klasse; der gives
disse en videre Uddannelse som Hjælpe lærere ved Eksercer-
skoler for værnepligtige, om Bord i Skibene, eller ved
Korpserne.

For den Tid, Reservekadetterne under deres Ud-
dannelse har været udkommanderet, 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 Optagelse
paa Skolen, vil have at indsende en egenhændig skrøven
Anmeldelse til Chefen for Orlogsværftet inden førstkom-
mende 15. December og vedlægge Søfartsbog med Oplys-
ning om Alder, Stilling i Rullen, Eksamensbeviser samt
Bevis som Skibsfører eller Styrmand, og endvidere Op-
lysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse.

Forinden Aarots Udgang tilstilles der de Ansøgere,
som formentes at kunne komme i Betragtning til Anta-
gelse, Meddelelse herom samt om Tid og Sted, hvor de
vil have at give Møde for at underkastes Legemsunder-
søgelse. Efter at Udfaldet af denne tages først endelig
Bestemmelse om Antagelsen.

Orlogsværftet, den 5. November 1909.

G. H. R. Zachariae

Officielle Bekendtgørelser.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.
Karrebæksminde-Bugt. Smaalands-Farvandet.

Fra den 6. til den 12. December d. A., begge Dage in-
klusive, vil der blive afholdt Nat skydning i Karrebæksminde-
Bugt i Tiden mellem Kl. 6 Em. og Kl. 12 Midnat. Skyd-
ningen vil foregaa i sydlig Retning fra en Plads paa 55° 9'
N. Br. og c. 11° 23' Ø. Lgd., og Skydepladsen vil være be-
lyst med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de anførte Tider at
komme ind i det nævnte Farvand, saalænge de elektriske
Søgelys ere i Virksomhed.

Marineministeriets Admiralitets Departement, den 6. November 1909.

E. Olrik.

Danmarks Handelsflaade i 1908.

(Sluttet.)

Bygningsstederne for de i 1908 her i Landet nybyggede danske Skibe var:

Kjøbenhavn: 4 Dampskibe med 1.837 R.-T. Kastrup: 1 Sejlskib med 5 R.-T. Frederikssund: 2 Motorskibe med 17 R.-T. Frederiksværk (med Lynæs og Kikhavn): 4 Motorskibe med 34 R.-T. Helsingør: 3 Dampskibe med 1.701 R.-T. Holbæk: 1 Motorskib med 14 R.-T. Karrebæksminde: 1 Motorskib med 6 R.-T. Korsør: 1 Sejlskib med 5 R.-T. Rødvig: 1 Sejlskib med 40 R.-T. Bandholm: 4 Motorskibe med 22 R.-T. Nakskov: 1 Motorskib med 5 R.-T. Nykjøbing F.: 1 Sejlskib med 32 R.-T., 2 Motorskibe med 9 R.-T. Stubbekjøbing: 1 Sejlskib med 50 R.-T. Assens: 1 Motorskib med 22 R.-T. Kjerteminde: 1 Sejlskib med 4 R.-T. Nyborg: 5 Motorskibe med 28 R.-T. Odense: 1 Sejlskib med 52 R.-T. Svendborg (m. Turo og Troense): 6 Sejlskibe med 676 R.-T., 9 Motorskibe med 273 R.-T. Rudekjøbing: 2 Motorskibe med 10 R.-T. Marstal: 6 Sejlskibe med 308 R.-T., 1 Motorskib med 4 R.-T., 1 Dampskib med 71 R.-T. Æroskjøbing: 1 Sejlskib med 64 R.-T. Aalborg: 2 Motorskibe med 21 R.-T. Aarhus: 1 Motorskib med 5 R.-T. Anholt: 1 Sejlskib med 5 R.-T. Esbjerg: 6 Motorskibe med 76 R.-T.

1.629 R.-T. Tilsammen: 1 Sejlskib med 5 R.-T. og 2 Dampskibe med 1.641 R.-T.

Fordelingen af Skibe efter deres Størrelse fremgaar af Tabel III, som viser Fordelingen i 1908, 1907 og 1895 (det første Aar efter Indførelsen af »British Rule« som Maalingsregel) mellem mindre Skibe, der væsentligt gaar i Kystfart, Skibe af Mellemstørrelse og store Skibe.

Det fremgaar heraf, at det er de smaa og de store Skibe, der er gaaet frem saavel i Antal som i Tonnage, medens Mellemstørrelsen har været i Tilbagegang. For Kystskibene iagttager man Tilvæksten i Antal baade for Sejlskibene og Dampskibene, hvorimod der i Tonnagen er en mindre Afgang for Sejlskibene, men en betydelig Tilgang for Dampskibene; i Gruppen af de mellemstore Skibe falder Nedgangen kun paa Sejlskibene. Fremgangen for de store Skibe skyldes udelukkende Dampflaaden, idet der, i endnu stærkere Grad end ved de mellemstore Skibe, er Tilbagegang i Tonnagen for Sejlskibe.

Medens Gennemsnits-Tonnagen baade for Sejlskibe og for Dampskibe i de to første Størrelsesgrupper omtrent er forbleven uforandret siden Udgangen af 1895, har der

Tabel III.

Ved Slutningen af Aaret		Kystskibe (over 4 til 100 R.-T.)		Skibe af Mellem- størrelse (over 100 til 500 R.-T.)		Store Skibe (over 500 R.-T.)	
		Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage
1895	Sejl- og Motorskibe	2,496	49,894	464	90,507	50	38,505
	Dampskibe	152	3,696	138	34,866	111	105,497
	Tilsammen	2,648	53,590	602	125,373	161	144,002
1907	Sejl- og Motorskibe	2,943	49,889	310	55,441	13	15,887
	Dampskibe	197	5,993	133	36,194	311	359,816
	Tilsammen	3,140	55,882	443	91,635	324	375,703
1908	Sejl- og Motorskibe	2,876	49,256	303	54,509	8	12,474
	Dampskibe	198	6,517	133	35,920	314	359,222
	Tilsammen	3,074	55,775	436	90,429	322	371,696

Frederikshavn: 2 Sejlskibe med 316 R.-T., 3 Motorskibe med 28 R.-T. Grenaa: 1 Motorskib med 6 R.-T. Horsens: 1 Motorskib med 6 R.-T. Kolding: 1 Sejlskib med 40 R.-T. Læso: 2 Motorskibe med 11 R.-T. Nykjøbing M.: 1 Motorskib med 4 R.-T. Randers (Udbyhøj): 1 Motorskib med 4 R.-T. Skagen: 11 Motorskibe med 58 R.-T. Søby: 1 Motorskib med 8 R.-T. Vejle: 1 Sejlskib med 7 R.-T. Tilsammen: 25 Sejlskibe med 1.604 R.-T.; 63 Motorskibe med 671 R.-T.; 8 Dampskibe med 3.609 R.-T.

For udenlandsk Regning er der i Danmark i 1908 nybygget 5 Sejlskibe med 266 R.-T. (heraf 2 Motorskibe med 9 R.-T.) og 4 Dampskibe med 3.577 R.-T., for hvilke den samlede Bygningssum kan anslaaes til c. 1.900.000 Kr. Desuden udførtes der Motorer og Motorbaade for c. 1 $\frac{1}{3}$ Mill. Kr.

De fra Udlandet i 1908 indkøbte Nybygninger havde følgende Bygningssieder:

Vallebugten (Norge): 1 Sejlskib med 5 R.-T. Göteborg: 1 Dampskib med 12 R.-T. Kiel: 1 Dampskib med

for de store Skibes Vedkommende, hvor der kun er en fast Gruppegrænse nedefter, været en betydelig Forøgelse i den gennemsnitlige Tonnage: denne steg for Sejlskibene fra 770 R.-T. den 31. December 1895 til 1,559 R.-T. den 31. December 1908 og for Dampskibene fra 950 til 1,144 R.-T.

Af meget store Skibe, Skibe paa over 1.000 R.-T., fandtes der 147 ved Udgangen af 1908, nemlig af Sejlskibe 8 med 12,474 R.-T. og af Dampskibe 139 med 225.475 R.-T.

Fordelingen af det egentlige Danmarks Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1908 ses af Tabel 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 361,409 R.-T., altsaa til over det syvdobbelte; for Esbjerg, i hvis Distrikt der i 1870 kun fandtes ganske enkelte smaa Fartøjer, til 22,433 R.-T., og for Marstal og Svendborg, hvis Flaader ganske overvejende bestaar af Sejlskibe, tilsammen fra 26,132 til 54,144 R.-T., altsaa til

over det dobbelte, medens den for det øvrige Land, taget under ét, er aftagen fra 102,650 til 79,919 R.-T.

Handelsflaaden i Kjøbenhavn i 1908 bestod for den aldeles overvejende Del af Dampskibe, idet Sejlflaaden var aftagen fra 42,300 R.-T. i 1870 til 16,124 R.-T. i 1908, 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 12—13 Aar forøget med c. 17,000 R.-T. og omfattede i 1908 35,2 pCt. af Provinsernes hele Dampflaade. Da en saa stor Del af Dampflaaden falder paa Kjøbenhavn, maa den foran omtalte Bevægelse i Dampskibs-Tonnagen gennem det sidste Femaar, nemlig en stærk Opgang i Periodens fire første Aar og en mindre Nedgang i det sidste Aar, ogsaa findes ved Kjøbenhavns Dampskibs-Tonnage. De kjøbenhavnske Dampskibe var gennemsnitlig langt større end Provinsernes, nemlig i 1908 870 R.-T. imod 471 i Esbjerg og 177 R.-T. i det øvrige Danmark. Af Hovedstadens Dampflaade ejede i 1908 et enkelt Aktieselskab. **D e t F o r e n e d e D a m p s k i b s - S e l s k a b**, 71 Skibe med 76.226 R.-T. (Naar Selskabets Lægtre og Skibe i Provinserne medregnes, ejede det i 1908 ialt 135 Skibe med 91.904 R.-T.) For de to Sejlskibspladser Marstal og Svendborg under

nage c. 22,700 R.-T. mindre end for 38 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 væsentlig udvidet, idet dens Tonnage i de 18 Aar fra 1890 til 1908 kun er vokset med 11.000 R.-T. Der har ved næsten alle de enkelte Byer været Tilbagegang for Sejlflaaden og Stagnation for Dampflaaden. Tonnagen for Aalborg var 7,950 R.-T., for Aarhus 5,489, Korsør 4,785 og Odense 4.139. 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 1908 mindre end 2.000 R.-T. Medens saaledes kun 9 Byer i 1908 havde en Tonnage, der var større end 2,000 R.-T., var dette for 28 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 4,785 R.-T. i 1908 mod 1,713 R.-T. i 1880) og Aalborg (7,950 R.-T. mod 4,467 R.-T.).

Gennemsnits-Størrelsen for Sejlskibe i de øvrige Told-distrikter var i 1908 kun 21,3 R.-T. pr. Skib, idet der

Tabel IV.

	Sejl- og Motorskibe				Dampskibe				Den samlede Handelsflaade				pCt. af den samlede Handelsflaadens Tonnage	
	Antal		Reg.-Tonnage		Antal		Reg.-Tonnage		Antal		Reg.-Tonnage		1907	1906
	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.		
Kjøbenhavn	317	10.0	16,124	13.9	397	61.5	345,280	85.9	714	18.6	361,404	69.8	68.6	66.4
Sjælland (uden Kjøbhv.)	526	16.5	7,230	6.2	44	6.8	8,372	2.1	570	14.9	15,602	3.0	3.0	3.6
Bornholm	132	4.2	4,367	3.8	7	1.1	1,049	0.3	139	3.6	5,416	1.0	1.3	1.3
Lolland-Falster	209	6.6	2,356	2.0	13	2.0	2,214	0.5	222	5.8	4,570	0.9	0.9	0.9
Fyn	917	28.7	59,561	51.2	49	7.6	7,001	2.0	966	25.2	66,562	12.9	13.4	14.5
Øerne, (uden Kjøbhv.)	1,784	56.0	73,514	63.2	113	17.5	18,636	4.9	1,897	49.5	92,150	17.8	18.6	20.3
Jyllands Østkyst	594	18.6	9,203	7.9	68	10.6	10,761	2.6	662	17.3	19,964	3.9	3.9	3.7
Jyllands Vestkyst	176	5.5	11,724	10.1	46	7.1	20,143	5.0	222	5.8	31,867	6.1	6.4	7.2
Byerne ved Limfj.	316	9.9	5,676	4.9	21	3.3	6,839	1.6	337	8.8	12,515	2.4	2.5	2.4
Jylland	1,086	34.0	26,603	22.9	135	21.0	37,743	9.2	1,221	31.9	64,346	12.4	12.8	13.3
Ialt	3,187	100.0	116,241	100.0	645	100.0	401,656	100.0	3,832	100.0	517,900	100.0	100.0	100.0

ét er, som nævnt, Tonnagen meget stærkt forøget siden 1870, men Tilvæksten har ikke været lige stor for hver af dem. Marstal, der i 1870 havde den mindste Tonnage, har nu den største, nemlig 29,364 R.-T. (for Sejl- og Dampskibe tilsammen). Marstals Sejlflaade kulminerede i 1903 med 30,126 R.-T. (fordelt paa 297 Skibe) og Svendborgs i 1889 med 27,815 R.-T. (285 Skibe). Indtil 1907 havde ogsaa Fanø en Handelsflaade paa over 10,000 R.-T., men den er i Løbet af 1908 gaaet ned til 9,274 og er derfor ikke som hidtil anført særskilt, men er gaaet ind under »De øvrige Provinsbyer med tilhørende Tolddistrikter«. Der har altsaa, siden Fanøs Sejlflaade i 1896 var paa sit Højdepunkt med 45,351 R.-T. (116 Skibe), og indtil 1908, da dens Tonnage er 8,998 R.-T. (30 Skibe), fundet en Nedgang Sted paa 86 Skibe og 36,353 R.-T. Medens Fanøs Sejlflaade bestaar af forholdsvis faa, men store Skibe, er det omvendte Tilfældet for Svendborgs og til Dels for Marstals Vedkommende. Gennemsnits-Størrelsen for Sejlskibe i 1908 var 87 R.-T. i Svendborg og 97 R.-T. i Marstal, medens den var 296 R.-T. paa Fanø. Henvend Halvdelen (14) af Fanøs 30 Sejlskibe havde en Tonnage paa over 200 R.-T., medens alle Svendborgs 268 paa 5 nær var mindre end 200 R.-T.

De øvrige Provinsbyers samlede Handelsflaade er i Antal vokset med over 400 Skibe, men er i Ton-

fandtes 2,192 Sejlskibe med 46,809 R.-T. En væsentlig Del af Antallet er imidlertid Fiskerfartøjer, hvis Gennemsnits-Tonnage kun er c. 10 R.-T., saa at Gennemsnits-Tonnagen for de Sejlskibe, der benyttes i Fragttjeneste, er ikke saa lidt højere end de 21.3 R.-T.

Endnu skal vedrørende Fordelingen mellem Byerne af de meget store Skibe anføres, at af Skibe paa over 1,000 R.-T. var af Sejlskibene 4 hjemmehørende paa Fanø, 3 i Kjøbenhavn og 1 i Vejle, og af Dampskibene 135 i Kjøbenhavn, 1 i Odense, 1 i Aalborg, 1 i Aarhus og 1 i Esbjerg.

Om Skibsarten i 1908 meddeles bl. a. følgende Oplysninger: Den samlede Godsmængde, der pr. Skib er ført mellem Danmark og Udlandet, har udgjort 4,995,591 R.-T. mod 5,120,621 i 1907 og 5,050,731 i 1906. Den udgaende Bestøvning har været i stadig Stigning, medens den indgaende har været i Nedgang. Dette Forhold svarer til de samtidige Forandringer i Vareindsførslen og Vareudførslen. Antallet af ind- og udgaende Sejlskibe udgjorde 25,874 med en Tonnage af 1,386,926 R.-T. og Antallet af ind- og udgaende Dampskibe 40,630 med 14,458,614 R.-T.

Størsteparten af Skibsarten foregaar paa Sverig, Tyskland og England. Derefter følger i den indgaende

Fart Nordamerika og Rusland (med Finland), i den udad-gaaende Fart Rusland og Norge.

I 1908 var det samlede Antal Skibsbesøg af danske Skibe i indenlandske Havne 27.244 mod 25.362 i 1907.

Den opsejlede Bruttofragt paa Udlandet er for 1908 opgjort til 71,788,000 Kr. og heril kommer endvidere et Beløb for Maanedsfraagt paa 1,095,000 Kr., saaledes at den samlede Bruttoindtægt for danske Skibe i udenrigsk Fart har udgjort 72,883,000 Kr., i 1907 var det tilsvarende Beløb 79,082,000 Kr.; medens der fra 1906 til 1907 var en Fremgang paa c. 12 Millioner Kr., var der fra 1907 til 1908 en Tilbagegang paa 6,2 Mill. Kr. Samtidig hermed er Udgifterne ved Farten bleven forholdsvis større, saaledes at Nettofragten fra 1906 til 1908 er gaaet ned med c. 25 pCt.

Kjøbenhavn, d. 9. November 1909.

Haandhævelse af de britiske Lastelinie-regler overfor andre Nationers Skibe. I »Shipp. Gaz.« for 1. November d. A. gengives følgende Skrivelse af 11. Oktober d. A. fra Board of Trades Søfarts-Departement angaaende Anvendelsen af The Merchant Shipping Act's Lastelinie-Bestemmelser overfor svenske Skibe:

»I Gensvar paa Deres Skrivelse er jeg bemyndiget af Board of Trade til at meddele Dem, at Sektion 1 af The Merchant Shipping Act, 1906 finder Anvendelse saavel paa svenske som paa andre udenlandske Skibe, som farer paa England, fra Begyndelsen af indeværende Maaned, hvorfor det er nødvendigt, at de bliver forsynet med Lastelinie-mærker.

Ved Gennemførelsen af dette Forlangende vil der blive taget fornødent Hensyn til Omstændighederne i hvert enkelt Tilfælde, forudsat at der ikke foreligger Forsøg paa Overlastning, og at det maa anses som givet, at det er den bestemte Hensigt at faa Skibet mærket snaest muligt.

Den Fremgangsmaade, som vil blive fulgt, vil være, at et svensk Skibs Kaptajn ved den første Ankomst til en Havn i De Forenede Kongeriger af dette Departements Tilsynsmænd vil faa et Tilhold om, at han maa overholde de britiske Love, men Skibet vil dog faa Tilladelse til at gaa videre, forudsat at det ikke er overlastet, og at det skal gaa til en svensk Havn eller til en Havn i De Forenede Kongeriger, i hvilken det har til Hensigt at faa en britisk Lastelinie paamærket. Jeg maa tilføje, at dersom Skibet igen vender tilbage til en Havn i De Forenede Kongeriger uden at være mærket med anerkendt Lastelinie, vil Kaptajnen blive gjort til Genstand for Retsfølgning«.

En Dampskibsfører skriver til os fra Karlsborg:

I Nordkvarnen passerede jeg Natten mellem 30. og 31. Oktober tæt forbi den sunkne, norske Damper »Sangstad«, hvoraf kun Masterne rager over Vandet. I en mørk eller diset Nat er disse vanskelige at se, for man er ganske nær ved, og Vraget ligger derfor meget farligt for Sejladsen, særlig da intet, hverken en Lysboje eller lignende, tilkendegiver dets Beliggenhed. Passerende Vraget, pejlede jeg Fyrskibet »Snipan« i misvisende SSV, i c. 3 Sm. Afstand, og den hvide Lysboje i den nordlige Del af Kvarnen pejlede i misvisende NØ.

Luleå Lodsautoriteter siges at have været nede for at undersøge Situationen og Vragets Beliggenhed, men er kommen til det Resultat, at Damperen ligger paa den finske Side af Farvandet; hvis dette er Tilfældet, maa det jo blive Finlands Pligt at uskadeliggøre samme, men som det ligger dér i det snævre og meget befærdede Farvand, er det en Skandale, at der intet bliver gjort f. Eks. ved Anbringelse af

en Lysboje med grønt Lys eller ogsaa, hvad selvfølgelig er det ene rigtige, Bortsprængning af Vraget. Samme Nat var Lysbojen, der ligger i den nordlige Del af Kvarnen, og som skal vise rodt Lys, slukket, hvorimod Bøjen, der viser hvidt Lys, brændte klart.

M. J. Nielsen,
Fører af S/S »Lilly«.

Hamburg - Amerika linien havde afskediget en Skibsofficer, fordi han ikke vilde underskrive en Erklæring angaaende Skibsofficerernes Forening. Den afskedigede klagede med Paastand om Skadeserstatning, fortæller »Hansa«. Hamburgs Landsret og Overlandsret afviste imidlertid Klagen. Selskabet havde været berettiget til at afskedige Klageren til enhver Tid efter den rette Opsigelsesfrist. Det maa staa Selskabet frit for at fastsætte Betingelserne for Antagelsen af sine Officerer. Klagerens Appel til Rigsretten blev ogsaa afvist.

En af den italienske Regering foranstaltet Opmaaling af Strædet ved Messina har vist, at Havet ved Flodtid naar to Fod højere op end den tidligere højeste Stand, og at denne Niveaustigning fremdeles vedvarer, fortæller »Hansa«. Den Strom, der løber igennem Strædet, og som tidligere næppe kunde mærkes, har nu naaet en Fart af syv Knob.

Den østerrig-ungarske Sejlskibsflaade bestaar fra Juli Maaned d. A. kun af ét eneste Skib, nemlig Barken »Beechdale«, fortæller »Hansa«. Og desuagtet bliver der dér forlangt Bevis for en bestemt Fart i Sejlskibe for at opnaa Styrmandspatent.

Broen Masnedo—Orehoved, Departementchef Nordrien i Ministeriet for offentlige Arbejder har til »Moens Dagblad« udtalt, at Statsbanerne ikke ønsker Planen om Gjedserrutens Forlæggelse over Moen realiseret, men er stemt for en Svingbro Masnedo—Orehoved med Landing noget østligere end oprindeligt paatænkt.

Rapporteret Skib. Foreren af »D. F. D. S.«s Damper »Ficaria«, H. Tønnesen, meddeler, at han d. 5. ds. Kl. 9.45 Fm. paa 56° 9' N. Br. og 5° 55' Ø. Lgd. passerede dansk Skonnert med Signalet N. B. I. T. (»Elise« af Thuro), der ønskede sig rapporteret.

(Ritz. Bur.)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke foregaaet nogen Bedring i Forholdene, dog er flere Sejlere sluttet i sidste Uge, men til lave Rater, og der er stadig flere om Budene paa de enkelte Laster, som kommer i Markedet, saa at flere Skibe henligger ubefragtet saavel i Ind- som i Udland. Fra Danmark er sluttet enkelte 300 à 400 Tons Kornlaster til Østnorge à 4½ Kr. Tyskland og Rusland er vedvarende yderst mal, og nogen Afslutninger er ikke bekendt: Sydfinland og Sydbotten har oplaget enkelte Sejlere til England og Frankrig til Rater som 40 Fres til Eu og 31/3 Kulhavn i Bristolkanal, men der er for Øjeblikket tomt fra Sydbotten, saa at mange Sejlere ikke faar den sidste Tur fra disse Havne. Syd- og Vestsverig samt Østnorge ligger saa at sige ganske stille i Retning af Eksport med Sejlere, og f. Eks. Frederikstad

har i lang Tid ikke afskibet nogen Ladning. Returfragter Vest fra holder sig uforandret i Fragtraterne, men der er for Øjeblikket færre Kullaster til Danmark, medens der er mere Efterspørgsel til tyske Østersøhavne til ret gode Fragter $7\frac{1}{4}$ à $7\frac{1}{2}$ £. og flere Sejlere gaar ballastet efter Kul.

Med Hensyn til de mindre Skibe er Forholdene nærmest de samme fra forrige Uge: Libau sluttede til 14 M.: Königsberg, som atter er lidt fastere, sluttede til 6 M., hvorimod Danzig er mere tilbageholden. Fra Stralsund opnaaedes 5 M. for Havre og Barth noteres $5\frac{1}{2}$ M.: men i det store og hele er det kun meget faa Ladninger, som kommer i Markedet, og disse bliver hurtig revet bort. Sverig er ogsaa uforandret og ret flov, hvorimod Norge vedblivende har en Del Feldspathlaster og noterer 5 à $5\frac{1}{4}$ M. Danmark har ogsaa kun meget lidt at byde paa: dog har Kjøbenhavn været ret livlig og sluttede flere Skibe til østjyske Havne for Bonuldsfrøkager 15 Øre og for Majs 12 Øre: men er for denne Uge nu atter roligere.

Havarier og Forlis.

Laura, Skonnert af Svendborg, kom paa Rejsen til Hull i Ballast i Kollision paa Humberen med en tysk Fiskerkvase og fik betydelig Skade.

Nicolai II, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 3. ds. paa Grund ved Princes Island, men blev af Svitzers bragt flot, tilsyneladende ubeskadiget.

Shakespeare, Barkskip, kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Skellefteå til London med en Ladning Træ paa Grund paa Saltholmen. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Helsingør for Dykkerundersøgelse.

Prins Oscar, Barkskip af Frederikshald, har paa Rejsen til London med en Ladning Splitved været paa Grund og faaet Bunden stærkt beskadiget. Skibet er indkommet hertil for Losning og Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

En siden November Maaned 1908 her i Gasværkshavnen oplagt norsk Bark, »Berzliote», 732 Netto Reg.-Tons, kobberforhødet og metalfast, er i disse Dage gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom solgt til et Ophavningskompagni i Norrejylland for c. Kr. 8,500.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det ferende Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 6./11. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Piræus 6./11. til Salonica. — Algarve, Borries, afg. herfra 4./11. til Petersborg. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 7./11. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 6./11. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 2./11. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 5./11. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 3./11. — Aurora, Fischer, afg. herfra 5./11. til Reval. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, afg. herfra 5./11. til Petersborg. — Beira, Lange, afg. Denia, 6./11. til Malaga. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 3./11. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Lissabon 6./11. hertil. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 6./11. for London. — Dagmar, Bøgvad, afg. Lissabon 1./11. hertil. — Douro, Søberg, ank. Pernau 7./11. — Esbjerg, Strøve, afg. Pernau 6./11. hertil. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 7./11. til Neufahrwasser. — Florida, Andersen, ank. hertil

4./11. — Garonne, Kromann, ank. La Rochelle 28./10. — Georgios I, Sorensen, ank. Hull 4./11. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 7./11. til Kristinia. — Hengest, Munk, afg. Pillau 7./11. hertil. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 5./11. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 1./11. til Savona. — Jolantha, Simonsen, ank. Rotterdam 6./11. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 7./11. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 2./11. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 4./11. — Kursk, Gommessen, afg. Riga 7./11. til Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, afg. herfra 6./11. til Liban. — Loire, Craignon, ank. Kotka 6./11. — Louise, Kruse, afg. herfra 6./11. til Dunston. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 30./10. — M. G. Melchior, Hardt, ank. hertil 8./11. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, ank. Antwerpen 2./11. — Morso, Oest-Jacobsen, afg. Lissabon 2./11. hertil. — Moskov, Rasmussen, ank. Havre 5./11. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Rodosto 4./11. — Nordjylland, Jacobus, afg. herfra 6./11. til Riga. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Petersborg 7./11. til Riga. — Omsk, Harder, afg. Libau 6./11. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. New York 2./11. — Pennsylvania, Gotsche, ank. New York 3./11. — Perm, Christensen, ank. London 2./11. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 6./11. for Dunkerque. — Saga, Wiberg, ank. Swansea 6./11. — Saxo, Gotthardt, ank. Antwerpen 4./11. — Seine, Dampt, ank. Bordeaux 11./11. — Texas, Lissner, afg. Funchal 7./11. til Hull. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 6./11. — Tiber, Bech, afg. Petersborg 7./11. til Abo. — Tyr, Thanning, ank. hertil 8./11. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 6./11. til New York. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 6./11. — Karin, Ryberg, afg. Manchester 2./11. til Liverpool. — Vadsø, Paulsen, afg. Stettin 2./11. til Manchester.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. St. Lucia 28./10. til Gullport. — Michail Outehoukoff, Harboe, ank. Konstantinopel 4./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 28./10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Preston 29./10. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Cardiff 5./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 6./11. til Kronstadt. — Pawel Andrejoff, Tammebek, ank. Libau 4./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 1./11. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Ghent 31./10. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 2./11. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Papenburg 5./11. til Libau. — Nawa, Dahl, ank. Bilbao 5./11.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Støvsund 5./11. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Aarhus 6./11. — Nautik, N. Nielsen, afg. Runcorn 4./11. til Sevilla. — Nordsoen, Skou, afg. Königsberg 4./11. til Kristinestad. — Nexos, Basse, afg. Abo 5./11. til Wiborg. — Gerda, Iversen, ank. Sevilla 2./11. — Ellen, Hansen, ank. Belfast 5./11. — Fylla, Christensen, ank. Sundsvall 5./11. — Cito, Jensen, pass. Hunstholm 6./11. for Wiborg. — Napoli, Brinch, ank. Königsberg 6./11. — Bodil, Uldall, pass. Emden 3./11. for Malaga. — Dagmar, Mathiasen, afg. Cardiff 3./11. til Kalundborg. — Alfa, Lauritzen, afg. Leith 3./11. til Memel. — Laura, Pedersen, ank. Stockholm 2./11. — Norma, Schiff, ank. Hernösand 5./11. — Hebe, Gregersen, ank. Kolding 6./11. — Inger, Sorensen, pass. Emden 4./11. for Sevilla. — Johanne, Thøgersen, ank. Liverpool 4./11. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Nykjøbing F. 5./11. til Königsberg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 3./11. til Ghent. — London, Bom, ank. Boness 31./10. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 4./11. — Bryssel, Kaas, ank. Wiborg 3./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Palma di Mallorca 5./11. til Cagliari. — Wien, Boeck Hansen, er ank. til Petersborg. — Roma, v. Thun, ank. Rotterdam 2./11.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Great Yarmouth 1./11. — Nelly, Clausen, afg. Kjøbenhavn 4./11. til Gelle. — Fannv, Eriksen, pass. N. Ø. Kamlen 6./11. for Herrewiek. — Lilly, Nielsen, afg. Nederkalix 5./11. til Rö. — Alexy, Lorentzen, pass. Helsingør 5./11. for Abo. — Dagny, Sorensen, afg. Stockholm 6./11. til Kramfors. — Mary, Bang, ank. St. Brieux 4./11.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Petersborg 6./11. — Russia, Poulsen, afg. Sundsvall 5./11. — Carl Hecksher, Starck, ank. Ostende 3./11. — Dania, Petersen, ank. Stavanger 3./11. — Normannia, Eriksen, afg. Kjøbenhavn 4./11. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 30./10. — Canadia, Jepsen, ank. Newport-Mon 28./10. — Livonia, Skov, afg. Petersborg 5./11.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Newport-News 4./11. — Patria, Dam-Jensen, afg. Petersborg 2./11. — Gratia, Sorensen, afg. Borgå 29./10. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 23./10.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Kronstadt 4./11. — Gallia, Nielsen, ank. Dunkerque 2./11. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Petersborg 4./11. — Sarmatia, Pedersen, afg. Algiers 5./11. — Kotonia, Rasmussen, ank. Calais 30./10.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Grangemouth 5./11. — Granaria, Nielsen, afg. Filadelfia 22./10. — Carbonia, Mathiasen, afg. Libau 5./11. — Estonia, Winckler, ank. London 2./11.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Königsberg 5./11. — Selandia, Trøensegaard, ank. Ghent 30./10. — Secalia, Jensen, ank.

Libau 2./11. — Frumentia, Andersen, afg. Novorossisk 28./10. — Boscia, Skovgaard, afg. Libau 2./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 26./10.

Dannebærg. Amalienborg, Petersen, afg. Aarhus 4./11. — Brattingsborg, Suenson, afg. Archangel 28./10. til Rouen. — Flynderborg, Palm, ank. Boness 30./10. — Fredensborg, Fischer, ank. Lübeck 3./11. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Petersborg 4./11. til Cardiff. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Kjøbenhavn 2./11. til Petersborg. — Kronborg, Jensen, ank. Huelva 31./10. — Rosenborg, Schultz, afg. Hartlepool 3./11. til Flensborg. — Skanderborg, Jensen, ank. Huelva 4./11. — Stegelborg, Lund, ank. West Hartlepool 31./10. — Stjerneborg, Lund, ank. Rendsborg 1./11. — Soborg, Hansen, ank. Oran 1./11. — Uranienborg, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 3./11. til Hernösand.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Tyne 29./10. — Klampenborg, Winther, ank. Libau 2./11. — Marselisborg, Larsen, afg. Genitschsk 26./10. til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, afg. Wasa 28./10. til Tyne. — Skodsborg, Agerlin, afg. Newport 30./10. til Algier. — Tuborg, Schmidt, ank. Terneuzen 4./11. — Ulfborg, Møllerup, ank. Riga 4./11. — Vordingborg, Pulsbo, afg. Rotterdam 4./11. til Methil.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Petersborg 5./11. til Boness. — Dansborg, Kühl, afg. Huelva 27./10. til Memel. — Jøgersborg, Larsen, ank. Brahestad 1./11. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./11.

Taarnborg. Taarnborg, Matzen, afg. Kjøbenhavn 5./11. til Libau.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Newcastle 5./11.

Skakkeberg. Skakkeberg, Grove, afg. Uleåborg 4./11. til London.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Windau 4./11.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Rouen 5./11. til Metbil.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Methil 5./11. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Grangemouth 28./10.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Petersborg 28./10.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Methil 5./11. — Fulton, Jørgensen, ank. Pertusola 2./11. — Newton, Andersen, afg. Pertusola 1./11. til Antwerpen. — Nivingston, Svendsen, ank. Holtenau 2./11. — Washington, Nielsen, afg. Wear 2./11. til Souderborg.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Tyne Dock 4./11. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Rotterdam 5./11. — Martha, Christensen, ank. Rouen 4./11. — Elna, Ratje, ank. Arzew 7./11. — Therese, Pedersen, afg. Canne 5./11. — Simone, Møller, ank. Tunis 5./11. — Jeanne, Løffler, afg. Antwerpen 5./11. — Vera, Risø, ank. Marseille 5./11. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 6./11.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Emden 5./11. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 30./10. til Suez. — Cathay, Kruse, afg. Singapore 19./10. til Suez. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 29./10. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Kjøbenhavn 7./11. til Norre Sundby. — St. Croix, Jensen, afg. Antwerpen 4./11. til Genua. — Bandon, Thomsen, ank. Port Said 3./11. — Pangaan, Knudsen, ank. Bangkok 27./10. — Samui, Licht, afg. Perim 4./11. til Suez. — Bintang, Juul-Hansen, afg. Newcastle 30./10. til Capetown. — Cambodia, Christensen, afg. Delagoa Bay 30./9. til Christmas Island.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 6./11. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, ank. Rotterdam 4./11.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Lovisa 6./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 2./11. — Helena, Sørensen, afg. Kalundborg 4./11. — Agnete, Farup, afg. Karrebæksminde 6./11. — Hermia, Hansen, afg. Rotterdam 5./11. — Alice, Schultz, afg. Antwerpen 6./11.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 6./10. for sydg. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Windau 7./11. — J. D. S. Adolph, Poulsen, ank. Swinemünde 7./11. — Alfred Hage, Møller, afg. Windau 3./11. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Sunderland 6./11. — Ajax, Brøsen, ank. Libau 7./11. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Emden 5./11. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Kjøbenhavn 8./11. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Raumo 4./11. — Peter Willemoes, Albertsen, pass. Kjøbenhavn 7./11. for nordg. — G. Koch, Jørgensen, pass. Kjøbenhavn 8./11. for sydg. — Hans Tausen, Klubborg, ank. Wiørg 30./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Petersborg 2./11.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Stockholm 29./10. — Urania, Clausen, ank. Bruges 5./11. — Svend, Schmidt, ank. Tromsø 22./10.

Nordsean. Nordland, Møller, ank. Antwerpen 2./11. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Swinemünde 3./11. — England, Andersen, ank. Methil 5./10. — Rusland, Madsen, afg. Kjøbenhavn 27./10. — Annette Furness, Larsen, ank. Petersborg 2./11.

Europa. Europa, Hansen, afg. Stockholm 30./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Rotterdam 4./11.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Belgien, Nielsen, afg. Sunderland 4./11. — Dronning Olga, Petersen, ank. Libau 5./10.

Skandia. Gullfaxe, Ankersen, ank. Riga 4./11. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Korsør 2./11. — Rinfaxe, Faber, ank. Hull 5./11. — Schach Steenberg, Theilland, ank. Trångsund 5./11.

Thore. Ingolf, Schiøttz, afg. Øfjord 5./11. til Østlandet. — Sterling, Nielsen, afg. Leith 6./11. til Færoerne. — Mjølneur, Clausen, ank. Troon 7./11.

Ocean. Norman, Roshæk, ank. Terneuzen 5./11. — Allan, Nielsen, afg. Boness 6./11. til Aarhus.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, Liehmann, afg. Bridgeness 5./11. til Thisted.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Storm, ank. Genua 4./11.

Æro. Fred, Jørgensen, ank. Swansea 2./11. — Freden, Christensen, ank. Fredericia 3./11. — Emilie, Friis, ank. Swinemünde 2./11. — Fredensborg, Kisby, ank. Ferrol 2./11. — Marie, Boye, ank. Bridgeness 2./11. — Salus, Jensen, ank. Stege 2./11. — Anne, Hansen, ank. Swinemünde 2./11. — Thyra, Hansen, ank. Newport 3./11. — Acacia, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./11. — Hydra, Christensen, ank. Setubal 4./11. — Thea, Friis, ank. Bogense 4./11. — Alf, Rasmussen, ank. Middelfart 4./11. p. R. t. Assens. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 4./11. — Karen, Albertsen, ank. Stege 4./11. — Lorenz, Levinsen, ank. Burntisland 2./11. — Bertha, Madsen, ank. Nakskov 4./11. — Viking, Weber, ank. Swinemünde 4./11. — Veritas, pass. Lizard 3./11. for østg. — Alfa, Madsen, ank. Cuxhaven 3./11. p. R. t. Bordeaux. — Hansigne, Clausen, er ank. til Barbados f. O. — Hastader 29./10. prajet paa 58° N. Brd. 9° Ø. Lgd. — Johanne, Østermann, ank. Llanelly 5./11. — Mathilde, Hansen, ank. Danzig 5./11. — Alf, Hansen, ank. Aarhus 6./11. — Mariane, Andersen, ank. Pillau 6./11. — Johanne, Stegmann, ank. Frederiksstad 6./11. — Caroline, Christensen, ank. Pillau 5./11. — Zeus, Sørensen, ank. Swinemünde 6./11. — Lauritz, Folmer, ank. Karrebæksminde 6./11. — Maagen, Mortensen, ank. Genua 6./11.

INDHOLD

Danmarks Handelsflaade i 1908. — Kjøbenhavn, d. 9. November 1909. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skihsefterretninger.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 2,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirket af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes
Forlang Prislister eller Tilbud.
Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 486 & 500.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegnere 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.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.



faas hos de fleste af Landets

Skibs- og Provianteringshandlere

Jacob Holm,
Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

St. Petersburg
Tigr.: „Hanseco“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hanseco“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand, Örnakildevik,
Umeå, Skellefteå, Pliteå, Luleå, Nederkallix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsenter. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler og Speditører.

Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.

Lager af **Bunkerkul.**

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmströmer.“

Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning,
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibs-
fornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)

Skibsmægler.

Telegr.-Adr.: „Baltcon.“

„Lagerqvist.“

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55 Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Pristilste 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. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

„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 Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 87.

Kjøbenhavn, Fredag den 12. November 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amianta
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons sølvsm. Løsehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlæve, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1838
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: Schierbeck



Den norske Bjergningsdamper „URÆD“

er nu stationeret i Kjøbenhavn og tilbyder Assistance til nødlidende Skibe paa Betingelsen »no cure, no pay«. Baadens Telegramadresse er:

Telf. 3206.

„URÆD“, Kjøbenhavn.

Telf. 3206

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 Statsbanerne
Telefon 5601

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Pliat: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32. 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

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.

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.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20

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.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Koføed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

Look here!

A Navigator 35 Year of Age wants Situation ashore, either
in Denmark or abroad, speaks fluently Danish, English,
German, Spanish and Dutch.

Apply Mølsgade Nr. 1², Aarhus.

N. Christensen.



C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

NESTLÉ'S MELK
Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STÆMPFABR. NYAIA

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinasbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

**Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.**

Telegramadr.:
„Smith.
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith.
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

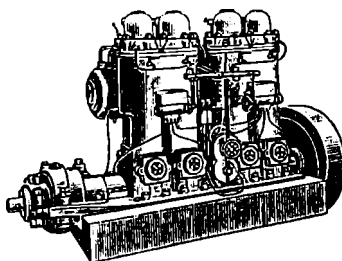
Sømandshøjskolen
i Svendborg.

Kursus Novbr.—April sæ
vel for Befarne som for Be
gyndere. 30 Kr. maanedli
for Ophold og Undervisning
Nærmere ved Henvendelse t

Vilh. Rasch,
Forstander.

LUC. MULDER
Schiffswerft

Martenshock gemte Hoogezand, Hollar
empfieht zich zum Neuba
aller Arten Stählerne Schiff
als Schoner, Ewer-Galeasse
Jachten, Schuten, Motor, Böt
Tjalken, Leichter u. s. w.



Lysekil Motoren „SKANDIA
er den bedste og billigste
Skibsmotor.

Aarstilvirkning over 10 000 HK.

Farlojer af Staal og Træ

Lysekills mek. Verkstads A/

(Skandinaviens

største Skibs- og Baudmotorfabrik.)

Ingeniør **Helge Stabell**

Hobrogade 10. Kjøbenhavn Ø

Telf. Øbro 1938 x. Telegramadr. „Skibstabel“

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 **Tilgels Boghandel.**

God Skibshandel til Salg.

God Levevej.

Min Ejendom, hvori jeg i 43 Aar har drevet Urtékram
og Skibshandel, ønskes paa Grund af Alder solgt til en dritti
Fagmand eller Skibsfører med nødvendig Kapital. Købesur
27.000 Kr. Henvendelse til

N. W. Peschardt

Vejele.

Motoren „Gideon“ er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbe
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens

Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedaŕje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegaaværk og Petroleumsmotore

Kjøbenhavn, d. 12. November 1909.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler d. 11. ds.:

I Anledning af en hertil indsendt Skrivelse, hvori var rejst Forespørgsel om, hvorvidt der i den af Ministeriet for Handel og Søfart under 29. September d. A. udstedte Bekendtgørelse angaaende Sejlfartøjers Forsyning med Redningsbaade og Redningsredskaber er fastsat nogen Minimumsgrænse for Rumindholdet af den i Bekendtgørelsens § 1, 4. Stk. omhandlede Arbejdsbaad i Skibe af over 150 Reg.-Tons Brutto udenfor den indskrænkede Fart, har man under Dags Dato tilskrevet den paagældende, at bemeldte Forespørgsel maa besvares bekræftende, men at Spørgsmaalet om at ned sætte det i oftnævnte Bekendtgørelse stillede Krav om, at den ommeldte Arbejdsbaad skal have et Rumindhold af mindst 3 m³, for Tiden fra dansk Side er Genstand for Forhandlinger med den engelske og franske Regering, hvis Bestemmelser i den heromhandlede Henseende kræver et Rumindhold af henholdsvis 3.53 m³ og 3 m³, og at Ministeriet, for det Tilfælde at Lempelser maatte opnaas, vil være sindet efter Forhandlingernes Afslutning, — antagelig henimod Slutningen af indeværende Aar — at fratagde i Bekendtgørelsen stillede strengere Krav.

Fra Karlskrona skrives til os angaaende Karantæneforholdene i svenske Havne:

Undertegnede Fører af 3/m. Skonnert »A. H. Friis« af Marstal indtog i Riga den 16. August d. A. en Ladning Hvide i nævnte Skib for dermed at afgaa til Cimbrishamn i Sverig. Under de daværende Koleraforhold var det min Mening at anløbe Karlskrona for at erholde det fornødne Lægeeftersyn. Imidlertid faar jeg *Dansk Søfartstidende* tilsendt og læser følgende i Bladets Nr. 65 under Overskriften:

Udenrigsministeriet meddeler:

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Ved en svensk Kundgørelse af 6. Aug. 1909 (offentliggjort den 21. s. M.) er det med Hensyn til de Karantænepligter, der paahviler Skibe, som ankommer til Sverig fra pest- eller kolerasmittet Sted, fastslaaet, at der, saafremt Observation i Karantæneøjemed skal kunne undgaaes, skal være forløbet mindst 5 Døgn siden Berøring med smittet Havn eller smittede Skibe eller Varer fandt Sted.

Som Følge af ovennævnte Kundgørelse, og da vi fik 8 Dages Rejse til ud for Cimbrishamn, troede jeg bestemt, at vi kunde komme ind i den mindste med Tilsyn af den stedlige Læge. Da Lodsens kom om Bord, erklærede han først, at vi skulde gaa til Karlskrona for Lægeeftersyn; men efter at have set førnævnte Kundgørelse i *Dansk Søfartstidende*, vilde han dog ikke paa eget Ansvar vise os af. Han gik saa i Land for at tale med Toldforvalteren, Borgmesteren og Sundhedskommissionen; men der var intet at gøre, vi maatte sejle tilbage til Karlskrona, hvor en Læge kom om Bord og spurgte, om vi var raske, hvortil der blev svaret ja. Lægen skrev saa et Bevis, og vi kunde nu sejle til Cimbrishamn. Selvfølgelig er en saadan Forsejling et stort Tab og Tidsspilde for Skibet, og det forekommer mig, at *Dansk Søfartstidende* ved denne Lejlighed har vildledt i Stedet for at vejlede, hvorfor jeg anmoder den ærede Redaktion om at oplyse, hvorledes det kan være, at en saadan Kundgørelse ikke er overensstemmende med de virkelige Karantæneforhold i Sverig.

A. Rasmussen,

Fører af 3/m. Skonnert »A. H. Friis« af Marstal.

I Anledning af ovenstaaende har vi fra Udenrigsministeriet, hvem vi har forelagt Sagen, faaet Meddelelse om, at der intet kan lægges Myndighederne i Cimbrishamn til

Last paa Grund af, at 3/m. Skonnert »A. H. Friis« blev henvist til Karantæneeftersyn i Karlskrona. Skibet havde nemlig Last om Bord, indtaget i Riga, og i Følge den svenske Bekendtgørelse af 6. August d. A. er det bl. a. en Betingelse for at undgaa Anløbning af Karantæneplads, at Fartøjet ikke medfører Last, som fandtes om Bord ved Anløbningen af det smittede Omraade, eller er indtaget dér.

Saadan Last var for Kortheds Skyld i Notitsen fra Udenrigsministeriet betegnet som »smittede Varer«.

Da dette har vist sig at kunne give Anledning til Misforstaaelse, er *Dansk Søfartstidende* af Udenrigsministeriet blevet anmodet om at optage nedensaaende udførligere Meddelelse.

Red.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger.

Sverig. Ved en svensk Kundgørelse af 6. August 1909, offentliggjort d. 21. s. M., er det med Hensyn til de Karantæneforpligtelser, der paahviler Skibe, der ankommer til Sverig fra pest- eller kolerasmittet Sted, fastslaaet, at der, saafremt Anløbning af Karantæneplads skal kunne undgaaes, maa være forløbet mindst 5 Døgn fra det Tidspunkt, da Fartøjet senest forlod Omraade, som da var at anse som pest- eller kolerasmittet, eller har haft Berøring med noget andet Fartøj, som den Gang havde om Bord Personer, der led af eller var døde af Pest eller Kolera eller Sygdom, som mistænkes for at være Pest eller Kolera, og endvidere paa Betingelse af, at Fartøjet heller ikke om Bord indehar Last, som fandtes om Bord paa det Tidspunkt, Skibet anløb det smittede Omraade, eller som er blevet indtaget dér, eller som er blevet ført om Bord fra det Fartøj, hvormed Berøring paa foran anført Maade har fundet Sted.

Udenrigsministeriet meddeler:

Dansk Sømand Hans Hansen, født d. 10. Juli 1871 i Skjold ved Horsens, agterudsejlet i London i August Maaned 1908 fra norsk Dampskib »San Lucar«, anmodes om at henvende sig til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, Kjøbenhavn, medbringende Legitimationspapirer, for at modtage et ham tilkommende mindre Beløb.

Trafiken paa Trollhätta Kanal. I Følge Meddelelse fra det danske Konsulat i Gøteborg vil Trollhätta Kanal fra den 22. December d. A. at regne og Vinteren igennem blive afspærret for almindelig Trafik.

Norsk Sejlskibsrederforening har i Følge »Norges Sjøfartst.« fornylig til interesserede Foreninger i Udlandet udsendt et Udkast til Minimalfragter for Lumberfragten fra Kanada og Mexicogolfen til sydamerikanske Havne.

Sydafrika. Gøteborg, 10. November. (Ritz. Bur.). Efter nogen Tids Forhandlinger har Den svenske Sydafrikalinie paa den ene Side samt De sydafrikanske Handelskompagni i Stockholm og Det østasiatiske Kompagni i Kjøbenhavn paa den anden Side truffet en Overenskomst om herefter i Fællesskab at opretholde den Forbindelse mellem skandinaviske og sydafrikanske Havne, som de to Parter hidtil hver for sig har opretholdt. Fragttaksternes bliver de samme for begge Linier.

Myrdet Skibsbesætning. Til »Daily Chronicle« telegraferes fra New York: Damperen »Parisima«, der d. 7. ds. ankom til New York fra British Honduras, rapporterer, at hele Besætningen paa en af Honduras' Kanonbaade »Katumbla« er bleven myrdet. »Katumbla« havde beslaglagt et Smuglerfartøj, der var ladet med Rom, og da Kanonbaadens Mandskab om Aftenen fejrede Beslaglæggelsen med et Gilde, hvorunder flere blev stærkt beruset, overrumplede Smuglerne om Natten Besætningen, der bestod af 18 Mand, myrdede den og borede Kanonbaaden i Sænk, hvorefter de flygtede.

Marineministeriet har fra Isle d. M. at regne beskikket Fastlods ved Frederikshavns Lodseri A. M. Jensen som Lodsoldermand ved Frederikshavns. Bangsbostrands og Hirschholmenes Lodserier.

Svensk Højesteretsdom.

Et Skib ansvarligt for Mankø.

I Følge lo den 14. Februar 1906, af Carl Hardenberg for Kaptajnen paa Damperen »Fiona«, undertegnede Konnossementer, var der i Kjøbenhavn blevet modtaget to Partier Bomuld, hver paa 100 Baller mærket L. X. S., om Bord i nævnte Damper, som skulde afleveres i Gøteborg i Følge Ordre. Som Konnossementindehaver og Modtager af begge Partier meldte sig N ä ä s F a b r i k s A k t i e b o l a g. Medens det ene Parti blev udleveret regelmæssigt, var af det andet Parti kun 96 Baller forsynet med det ovennævnte Mærke og indeholdt Bomuld, hvorimod de øvrige fire Baller indeholdt Affald og Fejeskarn. Modtageren androg derfor, ved en til Raadhusretten i Gøteborg indgivet Klage, om at faa Rederiet med Skib og Fragt gjort ansvarlig for Betalingen af de nævnte fire Baller Bomuld med £ 48. 5. 3. Rederiet androg om Afvisning af Klagen, idet det anførte, at dets Kaptajn havde udloset og tilbudt Modtageren de samme Baller, som han havde modtaget i Kjøbenhavn fra den Damper, som bragte Bomulden fra New Orleans. Damperen »Fiona« har paa den omtalte Rejse ikke haft andre Bomuldsstoffer inde end de 200 Stykker, som den har udleveret til Klageren. I øvrigt har Kaptajnen, i Følge Konnossementernes Ordlyd, frasagt sig Ansvar for Ballernes Indhold, da han ved en ydre Besigtelse af disse ikke havde kunnet opdage, at fire af dem ikke indeholdt Bomuld, men Affald og Fejeskarn. Kaptajnen har ogsaa ved Konnossementstillørslen »iturevel Emballage, flere Baller smudsige« villet konstatere, at han ikke vilde indestaa for, at alle Ballerne havde det Mærke, hvormed samtlige Baller efter Afsenderens Opgivende skulde være forsynet. Klageren erklærer, at han ikke vil gøre Kaptajnen ansvarlig for Arten og Beskaffenheden eller Mængden af de Varer, som indeholdes i de med L. X. S. mærkede Baller. Han forlanger kun alle 200 med L. X. S. mærkede Baller, som Kaptajnen i Følge begge Konnossementerne anerkender at have modtaget. Retten afhørte to Arbejdere, som havde deltaget i Udlosningen, som Vidner. — Disse erklærede, at af de 200 udleverede Baller Bomuld havde de 196 været forsynet med det opgivne Mærke, men af de øvrige fire Baller havde én været forsynet med et andet Mærke og de tre været uden noget Mærke. Ved Undersøgelse af Ballernes Indhold havde man fundet, at de 196 Baller, der var forsynet med, det rigtige Mærke, indeholdt Bomuld og de øvrige Affald og Fejeskarn. Emballagen paa de fire sidste Baller havde været meget smudsig; efter det ene Vidnes Mening dog ikke i nogen paafaldende Grad mere end Emballagen paa de øvrige

Baller. De tilbageviste fire Baller havde været saa iturevel, at Affald og Fejeskarn var trængt ud af dem.

Raadhusretten afgjorde, ved Dom af 13. Maj 1907, — at da Konnossementet indeholder den Klausul, at Skibets Rederi ikke er ansvarligt for muligt Tab, som maatte opstaa paa Grund af fejlagtige, udviskede eller manglende Mærker, Numre, Adresse eller Varebetegnelser, og det dertil er angivet i Konnossementet, at Vægt, Maal, Kvalitet, Indhold og Værdi skal anses som Kaptajnen ubekendt, selv om Konnossementet skulde indeholde Angivelser heraf — og da det maatte antages, at de i Gøteborg lossede Baller var de samme, som var indladet i Kjøbenhavn, — da det desuden ikke er bevist, at det ved Ballernes Indladning var godtgjort eller ved Anvendelse af nogen Opmærksomhed kunde være godtgjort, at de i Konnossementerne indeholdte Opgivelser over Indholdet af de omstridte fire Baller var urigtigt, — saa kan Dampskibets Rederi ikke dømmes til at erstatte Skaden. Klagen maa derfor afvises og Klageren betale Rederiet 200 Kr. i Procesomkostninger.

En fra Klagerens Side mod denne Afgørelse, ved Göta Hofret nedlagt Indsigelse, blev af denne afvist den 11. Oktober 1907, med Tillæg af Sagens Omkostninger. Derimod fik Klageren fuldstændig Medhold ved den svenske Højesteret, hvor Sagen blev behandlet den 22. Januar 1909. Den afsagde følgende Dom:

Da der i Følge Konnossementerne er indladet 200 Baller Bomuld mærket L. X. S., og Klageren bevislig kun har modtaget 196 saaledes mærkede Baller, idet de øvrige fire Baller kun indeholdt Affald og Fejeskarn — og da Modtageren, paa Grund af Bestemmelserne i §§ 134 og 144 i Søloven, er berettiget til at forlange Skadeserstatning af Bortfrakteren for de manglende Baller, — og da den af Klageren paastaede Skadeserstatning maa anses som rimelig, — saa bliver Göta Hofrets Dom at opheve, og Rederiet for Damperen »Fiona« dømt til at hæfte med Skib og Fragt overfor Klageren, til Betaling af et Beløb paa £ 48. 5. 3. med Renter fra den 27. Oktober 1906 til Betalingsdagen og 212 Kroner i Procesomkostninger for Raadhusretten.

Til Nordpolen.

En Navigators Betragtninger.

Vi har modtaget følgende:

Man har nu hørt saa meget om Rejser til Polerne, om den stærke Kulde, de Rejsende har maattet døje, om Snestormene, der har raslet, saa de Rejsende har ligget indesneet i flere Dage med Hunde og Slæder gemt under Snelagene, om Dr. Cook, der i Soveposen gik i Vandet, da Isen skiltes ad, hvor han laa o. s. v.

Derefter hører man angaaende Striden mellem de to Mænd, der siges at have været ved Nordpolen, at Universiteterne skal undersøge deres Observationer og derefter afsige Dommen om, hvor langt de virkelig har været imod Nord.

Saavidt man forstaar det, kan disse Observationer kun være, hvad vi Sømand udfører daglig, nemlig Bredder og Længde-Observationer, og derfor paakommer der en jævn Navigator en underlig Tanke ved al den Videnskabelighed, der her er Tale om. En Sekstant, forstaar man, kan medføres og pakkes paa en Slæde sammen med de nødvendige Bøger til Udregning af Bredden, og er Observatoren virkelig ved Polen, maa han kunne se det ved, at Solen er omtrent lige højt over Horisonten hele Dagen. Men Længden, som de Rejsende daglig opgiver, den tror vi Sømand ikke paa. Der hører jo nemlig et Kronometer

til for at bestemme den, og hvorledes kan det passes under saadanne Forhold? Ligger det paa en Slæde, der bumpes, stødes og tumles med, saa er det kun lidet til at stole paa, eller er det et Lommekronometer, som den Rejsende bærer paa sig, der falder med ham, fryser med ham og gaar i Soveposen med ham, saa er det lige saa upaalideligt.

Dernæst hører man om, at der holdes Rasi. Temperaturen er nede paa $\pm 30-40^{\circ}$, man er midt ude paa Isen, har intet Tag over Hovedet eller anden Beskyttelse, men lige fuldt tages der Observationer og udregnes baade Bredder og Længde. Har man prøvet, hvad Kulde under 20° vil sige, saa spørger man sig selv, hvordan formaar de Mennesker at skrive og regne under saadanne Forhold i fri Luft? Det er for koldt til, at Haanden, der skriver, kan bloties, altsaa maa baade Observation og Udregning udføres med Skindvanter paa.

Saa er der Kompasserne. Hvor føres, hænger, ligger eller befinder Kompasset sig? Det kan kun være i en Lomme eller indvendig gemt; det gaar med det som med Kronometret, hvordan beskyttes det? Derfor kommer Misvisningen, som er ukendt, og dog er Kompasset den eneste Rettesnor i Taage, Sne og usigtbart Vejr. Kurs og Distance maa lige saa vel paa en Slæderejse som paa et Skib noteres og regnes ud, da Slæderejser giver store Afvigninger udenom Is og aabent Vand og Afriffter med Isen.

Der er store Vanskeligheder at overvinde, og man kan sige sig selv, at det eneste, der kan støles paa, er Middagshøden, der giver Bredden, og den, synes det mig, er det ikke nok at maale og udregne kun en Dag eller to for derefter at rejse hjem igen og tro, at man har været ved Polen. Der hører sikkert bedre og flere Observationer til gennem længere Tid for at fastslaa selve Polens Plads, hvor Flaget retteligt bør plantes.

Dette er Tanker, der er faldet mig ind. Kunde en eller anden give nærmere Underretning om disse Forhold, saa vilde det være af Interesse, da Polarfarerne aldrig taler om saadanne Ting.

Dampskibsfører.

Fragtmarkedet.

Der har kun fundet ubetydelige Forandringer Sted siden vor Beretning forrige Uge. Det bedste Marked er stadig Østen, som ikke alene maa betegnes som værende yderligere en Kende fastere, men som ogsaa har fragtet meget livligt; særlig Dalny og Vladivostok, fra hvilke Havne der pr. Januar—April sluttedes til henholdsvis 28/6 og 29/6 pr. Ton Soya Bønner til U. K. eller Kontinentet, option for et Par enkelte Damperes Vedkommende af Kjøbenhavn til 1/6 ekstra. Der er i de sidste Uger sluttet flere Hundrede Tusinde Tons af disse Bønner, som forholdsvis ret pludseligt er bleven en saa vigtig Handelsvare, og den er nu en vægtig Støtte for Skibsarten, særlig da den jo skal transporteres saa langvejs fra, hvorved Skibene bindes et godt Stykke Tid, mindst 3—4 Gange saa længe som paa en Sortehavstur. Fragterne for Korn fra Australien, for Ris fra Birma etc. og for Sukker fra Java er faste, og en Mængde Baade trækkes fremdeles ballastet ud fra Middelhavet og Sydamerika til disse Markeder, som der ikke er Udsigt til foreløbig skal gaa lavere. La Plata vil nemlig meget snart tage Tonnage igen, saaledes at den Kilde til at skaffe sig Damperne vil være udelukket for det østlige Marked. La Plata ligger imidlertid ret stille pr. Januar—Februar, og der er sidst sluttet fra San Lorenzo Grænsen til 14/6 O. C. pr. 15.—31. Januar, 15/ pr. 1.—25. Februar (minus 6 d. direkte Havn), medens Bahia Blanca sluttede til 14/ à 14/6 pr. Januar, men Ten-

densen er i Øjeblikket svagere. Kulfragterne fra Cardiff er uforandret 9/ pr. November til nedre La Plata Havn. Nordamerika har intet tiltrækkende ved sig, og Raterne viser ingen nævneværdige Forandringer. Der har været fragtet lidt mere for Tømmer, og der betalles bl. a. 80/ à 85/ fra Golfhavn til Kontinentet og U. K. (io Lossehavne), 82/6 Aleksandria, 92/6 à 95/ River Plate, 68/9 Sapelo—U. K. eller Kontinentet. Paa Netto Charter er Raten 8/3. Sortehavet er meget flovt, og selv til saa lave Rater som 6/6 à 6/9 fra Odessa, Nikolajeff etc. til udsøgt Havn, som nu er det bedst opnaeliggende, er Ladning knap. Til Bergen betalles 8/ for en 4,800 Tons Baad. Azow er ganske livløs, hvorimod Donau har laget nogle faa Baade til 8/3 à 8/4½ udsøgt Havn, 6 d. ekstra Hamburg, men disse Rater kan ikke gentages. Middelhavet har ret rigeligt med Laster, men Raterne er gennemgaaende ikke lønnende. Aleksandria betalte sidst for Bomuldsfrø 6/6 til Hull, 7/ London, 9/ U. K. (Ordre), 8/ direkte Havn. For Erts blev der bl. a. sluttet til 6/3 Karthage—Rotterdam, 5/9 Huelva—Hamburg, 9/6 Charleston eller Savannah, 4/3 Hornillo—Cardiff, 5/3 Almeria Pier—Middlesbro, alt med fri Despatch. Bilbao er stille paa Basis af 4/7½ Rotterdam, 4/4½ Ayr.

Østersømarkedet er flovt af undtagen for St. Petersborgs Vedkommende, men fra denne Plads er der ikke mange Laster. Der blev for Pulpwood betalt Mk. 27½ pr. Favn til Rotterdam, Fres. 32/33 til Terneuzen, Fres. 34/35 for Kortprops til Ghent. For Korn betalles sidst 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/4½ Antwerpen. Indtil nu har der ingen Kulde været i Petersborg, men kommer den først, kan det hurtigt være forbi med Navigationen. Fra Reval betales nu kun 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, medens Riga holder sig paa 10½ d. Havrebasis til Rotterdam, 11¼ Antwerpen, men Ladning er knap. For skaaren Last noteres 23/ til London, Hull eller Grimsby, Hfl. 12 god hollandsk Havn, Fres. 26/27 Antwerpen, Fres. 29 Rouen, Libau fragter til 9½ d. London eller Rotterdam pr. prompt; 10 d. Antwerpen, og 1/1½ kan faas til Kanalen for mindre Baade. For Kappbjælker fra Windau noteres Hfl. 14 til Zaandam, 16 til Ghent. Fra Danzig noteres 4/6 à 4/9 for Sukker til London, 5/9 à 6/ til Liverpool. Der noteres ikke mange Fragter fra Botten nu; blandt de sidste nævner vi Fres. 32 D. B. B. Borgå/Antwerpen, Hfl. 11½/12 D/B. 1/10 Boards Gelle/Rotterdam. Kulfragterne til Danmark og Østersøen er fremdeles meget lave; der sluttedes bl. a. til 3/6 Tyne/Aalborg (2500), 3/6 à 3/7½ Swinemünde, 4/3 Stockholm, 4/1½ Pillau (1300), 3/9 Neufahrwasser (1800), 3/4½ à 3/6 Kjøbenhavn, 4/3 Forth/Kjøge (1800), 4/3 Neufahrwasser (1250), 4/ Kiel (1600), 4/4½ Wismar (1600), 3/10½ Libau (1700).

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i September Maaned 1909 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 8 amerikanske, 7 britiske, 2 danske, 2 franske, 2 tyske, 6 italienske, 10 norske, 3 russiske, 1 spansk, 4 svenske, ialt 45. Dampskibe: 5 amerikanske, 1 argentinsk, 1 belgisk, 1 brasiliansk, 16 britiske, 1 chilensk, 1 dansk, 1 hollandsk, 1 fransk, 3 tyske, 1 italiensk, 3 japanske, 1 norsk, ialt 36. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 11, Kollision 4, beskadiget af Ild 1, sunket 1, forladt 2, Kondemnation 24, forsvundet 2; for Dampskibene: Stranding 13, Kollision 5, beskadiget af Ild 2, sunket 4, Kondemnation 11, forsvundet 1.

Henriette, Jagt af Drobak, kom d. 8. ds. i Kollision med Tværmølen i Skagen Havn. Jagten sank straks; det lykkedes Besætningen, der bestod af Kaptajnen og hans Broder, at blive reddet.

Ifermod. 3/m. Skonnert af Marstal, kom d. 8. ds. paa Rejsen fra Nykjøbing S. til Blyth paa Grund paa Landgrunden Syd for Rorvig.

Valdemar, Jagt af Nykjøbing M., blev d. 8. ds. paa Aalborg Red paasejlet af Damperen »Nykjøbing«. »Valdemar«, der var la-

stet med 700 Tdr. Havre, sank straks. »Nykjobing« forblev ubeskadiget.

Birtel, svensk Skonnert, er d. 8. ds. paa Rejsen fra Hernösand til Nyborg med Trælast kommen paa Grund udfor Kalmar. Skibet har Assistance.

Lloyd, Dpsk. af Memel, har været paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af en tysk Damper. Skibet har ved Dykkerundersøgelse vist sig at være ubeskadiget, og har derefter fortsat Rejsen til Hjemstedet.

Gertrud, Kuf, er paa Rejsen til Rodvig kommet paa Grund ved Korsnæb. Skibet har Assistance af Svitzers.

Ceros, Skonnert af Brantevik, er paa Rejsen fra Sundsvall til Kjøbenhavn med Trælast strandet paa Ørnegrunden. Skibet er fuldt af Vand.

Marie, Motorkvase af Marstal, er paa Rejsen til Koppel med Fisk sunket paa Slien. Mandskabet reddedes.

Nancy, Dpsk. af Esbjerg, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Aarhus med Parlladning til Odense paa Grund ved Tunø. Flot med Assistance af Svitzers.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 6. ds. afholdtes i Sundet officiel Prøvetur med en hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft for The Siam Steam Navigation Coy bygget Last- og Passagerdamper »Prachati« . Prøveturen faldt særdeles heldig ud saavel hvad Fart som Kulforbrug angaar.

Skibet afgaar nu til Østasien, hvor det skal gaa i Kystfart.

Den 6. ds. løb en Fragtdamper »Glückauf« af Stablen fra Flensborg Skibsbygnings Selskabs Værft i Flensborg.

Damperen har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 309' 0", største Bredde 42' 6", Dybde 21' 5". Lastevnen er e. 3,300 Tons.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigaretter, Cigarillos, Cigaretter. **Faas hos de fleste Handlende.**
Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 9./11. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Salonica 9./11. til Smyrna. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 8./11. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 10./11. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Petersborg 10./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 2./11. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 5./11. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 3./11. — Aurora, Fischer, ank. Petersborg 10./11. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Petersborg 8./11. — Beira, Lunge, afg. Gibraltar 10./11. til Cadiz. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 3./11. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Quessant 10./11. hertil. — Christian IX, Holm, ank. London 7./11. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 10./11. — Douro, Søberg, afg. Pernau 9./11. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 10./11. — Florida, Andersen, ank. hertil 4./11. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 9./11. — Georgios I, Sorensen, ank. hertil 11./11. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9./11. — Hengest, Munk, ank. hertil 8./11. — Hjelm, Sorensen, afg. Danzig 9./11. hertil. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 1./11. til Savona. — Jolantha, Simonsen, ank. Rotterdam 6./11. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 9./11. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 2./11. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 4./11. — Kursk, Gommessen, pass. Brunsbüttel 10./11. for Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 8./11. — Loire, Craignon, ank. Kotka 6./11. — Louise, Kruse, ank. Newcastle 9./11. — Louisiana, Ørsted, ank. Kristiania 11./11. — M. G. Melehior, Hardt, afg. herfra 9./11. til Riga. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, ank. Antwerpen 2./11. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 11./11. — Moskovo, Rasmussen, afg. Dunkerque 10./11. hertil. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Salonica 8./11. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Riga 9./11. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 9./11. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 9./11. for Hull. — Oscar II, Hempel, ank. New York 2./11. — Pennsylvania, Gotsche, afg. New York 10./11. til Filadel-

fia. — Perm, Christensen, ank. hertil 10./10. — Pregel, Iversen, ank. Dunkerque 8./11. — Saga, Wiberg, afg. Swansea 10./11. til Konigsberg. — Saxo, Gotthardt, pass. Holtenau 10./11. for Konigsberg. — Seine, Damp, afg. Bordeaux 8./11. til Dunkerque. — Texas, Lissner, afg. Funchal 7./11. til Hull. — Thyra, Jørgensen, ank. Arendal 10./11. — Tiber, Bech, ank. Åbo 9./11. — Tyr, Thanning, afg. herfra 9./11. til Windau. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 6./11. til New York. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 8./11. sydpaa. — Karin, Ryberg, afg. Liverpool 6./11. hertil. — Vadsø, Paulsen, afg. Manchester 10./11. til Liverpool.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gullport 7./11. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Konstantinopel 4./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Swansea 7./11. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Preston 29./10. — Helmer Mørch, Thorse, ank. Cardiff 5./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 6./11. til Riga. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Libau 4./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 1./11. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Ghent 31./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 9./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Papenburg 4./11. til Petersborg. — Newa, Dahl, ank. Bilbao 5./11.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Hudiksvall 7./11. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Aarhus 9./11. til Odense. — Nordsoen, Skou, ank. Kristinestad 7./11. — Nexos, Basse, ank. Wiborg 6./11. — Fylla, Christensen, ank. Åbo 9./11. — Cito, Jepsen, ank. Wiborg 7./11. — Napoli, Brinck, ank. Konigsberg 6./11. — Dagmar, Mathiasen, pass. Hanstholm 8./10. for Kalundborg. — Alfa, Lauritsen, ank. Memel 9./11. — Laura, Pedersen, ank. Luleå 9./11. — Norma, Schiff, ank. Hudiksvall 7./11. — Hebe, Gregersen, afg. Kolding 9./11. til Pernau. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Konigsberg 6./11.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Grangemouth 5./11. — J. N. Madvig, Hahn, ank. Reval 4./11. — Hamlet, Jørgensen, ank. Pillau 8./11. — Helge, Olsen, ank. Newcastle 6./11. — Rolf, Reese, ank. Swinemünde 7./11. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Petersborg 6./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 3./11. til Ghent. — London, Bom, ank. Boness 31./10. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 8./11. — Bryssel, Knas, ank. Wiborg 3./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Cagliari 7./11. — Wien, Boeck Hansen, ank. Petersborg 3./11. — Roma, v. Thun, afg. Rotterdam 8./11. til Methil.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Petersborg 6./11. — Russia, Poulsen, afg. Sundsvall 5./11. — Carl Heckscher, Starek, ank. Ostende 3./11. — Dania, Petersen, afg. Leith 9./11. — Normannia, Erichsen, ank. Rouen 8./11. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 30./10. — Canadia, Jespersen, afg. Newport Mon 7./11. — Livonia, Lindberg, afg. Petersborg 5./11.

Østersøen. Cimbrja, Poulsen, afg. Newport News 4./11. — Patria, Dam-Larsen, afg. Petersborg 2./11. — Gratia, Sorensen, ank. Honfleur 6./11. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 8./11.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Kronstadt 4./11. — Gallia, Nielsen, afg. Dunkerque 9./11. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Petersborg 4./11. — Sarmatia, Pedersen, ank. Bonn 6./11. — Kotonia, Rasmussen, ank. Calais 30./10.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Grangemouth 5./11. — Granaria, Jørgensen, ank. Rotterdam 8./11. — Carbonia, Mathiasen, afg. Libau 5./11. — Estonia, Winekler, ank. Penarth 9./11.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Rotterdam 10./11. — Selandia, Troensegaard, afg. Ghent 7./11. — Seculia, Jensen, ank. Liban 2./11. — Frumentia, Andersen, afg. Novorossisk 28./10. — Boseia, Skovgaard, ank. London 8./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 26./10.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Petersborg 9./11. — Brattingsborg, Suenon, afg. Archangel 28./10. til Rouen. — Flynderborg, Palm, afg. Boness 9./11. til Libau. — Fredensborg, Fischer, ank. Windau 8./11. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Petersborg 5./11. til Cardiff. — Jømsborg, Mathiasen, ank. Petersborg 6./11. — Kronborg, Jensen, ank. Huelva 31./10. — Rosenborg, Schultz, afg. Flensborg 10./11. til Petersborg. — Skanderborg, Jensen, ank. Huelva 4./11. — Stegelborg, Lund, ank. Hartlepool 31./10. — Stjerneborg, Lund, ank. Windau 9./11. — Søberg, Hansen, ank. Huelva 9./11. — Uranienborg, Schmidt, ank. Hernösand 7./11.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldberg, Ørbeck, ank. Tyne 30./10. — Klampenborg, Winther, afg. Libau 9./11. til Rotterdam. — Marselisborg, Larsen, afg. Genitscheck 26./10. til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, ank. Tyne 5./11. — Skodsborg, Agerlin, afg. Newport 3./11. til Algier. — Tuborg, Schmidt, ank. Terneuzen 4./11. — Ulfborg, Møllerup, ank. Riga 4./11. — Vordingborg, Palsbo, afg. Methil 10./11. til Kalundborg.

(Fortsættes Side 693.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2580. Grunde fundet. Boulogne, Frankrig. Ved Boulogne har en Grund med 2¹/₂ m Vand dannet sig i Yderhavnen, c. 2 Kbl Ø. for Fyret paa Dæmningen Carnot Hoved, og der er 5 m indtil 1/2 Kbl VNV. herfor. En Grund med 0, m Vand har dannet sig N. for det ydre Løb, c. 4 Kbl N. 20° V. fra Fyret paa St.-Molen, og indtil 1 Kbl N. for Løbets Midte er der 2 m.

2581. Grund. Spithhead Ø. England. En 7¹/₂ m Plade ligger i Linnou Kickerill Tower overet med Fort Monkton i N. 46° V. og 2¹/₂ Sm S. 86° Ø. fra Fort St. Helens. 50° 42' N. Br. 1° 0' V. Lgd.

2582. Tønder midlertidig udlagt. Spithhead Ø. Tre Fortøjninger, hvoraf den Y.-ligste ligger 15¹/₂ Kbl N. 78° Ø. fra Fyrskibet »Nab», er midlertidig udlagt Ø. for Spithhead, de to andre Tønder ligger c. 3/4 Kbl og 1/2 Kbl fra den V.-ligste. 50° 42' N. Br. 0° 57' V. Lgd. En Tønde med Stage og Flag og en Stump-tønde er midlertidig udlagt 4 Kbl S. 37° Ø. fra Fyrskibet »Warner», 50° 43' N. Br. 1° 3' V. Lgd.

2583. Undervands-Taagesignal. North Stack. Holyhead. Wales. En Undervands-Klokke, der giver Fem-Slag, fulgt af 10 Sek. Pause, er udlagt paa Bunkens ud for North Stack. 1 Sm N. 19° V. fra South Stack Fyr. 53° 19' 20" N. Br. 4° 42' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2042. Kjøbenhavn 1909).

2584. Fyrskibet »Grosby» sunket. Midlertidigt Fyrskib udlagt. Liverpool Bay. Fyrskibet »Grosby» er sunket paa sin Station. Et midlertidigt Fyrskib, der viser samme Fyr og giver samme Taagesignal, som det sunken Fyrskib, er udlagt c. 1 Kbl S. 40° Ø. for Vraget. Man skal gaa rigeligt uden om det midlertidige Fyrskib. 53° 31' N. Br. 3° 6' V. Lgd.

2585. Undervands-Taagesignal. Fyrskibet »Kish Bank». Dublin Bay, Irland. I Fyrskibet »Kish Bank» er Undervandsklokken nu anbragt og giver Taagesignal. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2100. Kjøbenhavn 1909).

2586. Lystønde udlagt. River Lee. Cork. En rød, spids Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er i 5¹/₂ m Vand udlagt c. 1 Kbl S. 20° Ø. fra Black Point, og i 5¹/₂ m Vand fra White Point. 51° 50' N. Br. 8° 19' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

2587. Fyr forandret. La Pyramide. Odet. Frankrig. Den hvide, faste Lysvinkel i La Pyramide Fyr, Benedet Bagfyr, er drejet, saa at dens Midte ligger i N. 4 1/2° V. Den lyser over 320, fra S. 20 1/4° Ø. gennem S. til S. 11 1/4° V. 47° 52' 33" N. Br. 4° 6' 50" V. Lgd.

2588. Vrag afmærket. Gironde. En grøn Tønde er udlagt i Gironde ved Vraget u Flauperen »Sunbeam», som ligger sunket i 11 m Vand, c. 2800 m SO. for Lystønden »Nord du Platin de Grave», 45° 34' 30" N. Br. 1° 3' 15" V. Lgd.

2589. Klokketønde udlagt. Sandwich. Cape Cod Bay. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Klokketønde, Sandwich Breakwater Klokketønde Nr. 2, er i 12 m Vand udlagt 1/2 Sm uden for Enden af Bolgebrøderen ved Indløbet til Cape Cod Canal, fra Race Point Fyr i S. 32 1/2° V., og fra Sandy Neck Fyr i N. 68 1/2° V.

2590. Vrag afmærket. Nantucket Sound. Massachusetts. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er i 16 m Vand udlagt c. 1/2 Kbl V. for Vraget af Lægteren »West Virginia», som ligger sunket c. 1 1/2 Sm S. 35° Ø. fra Fyrskibet »Pollock Rip Shoals». Fire Master er over Vandet. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2530. Kjøbenhavn 1909).

2591. Fyr tændt. Taagesignal oprettet. Southwest Ledge. New London Harbor, Connecticut. Et Blinkfyr, der viser et rødt og tre hvide Blink, med 10 Sek. Mørke mellem rødt og hvide Blink, og 5 Sek. Mørke mellem de hvide Blink, er tændt paa V.-Siden af Southwest Ledge, Flammens Højde: 18 m. Synsviddens: 13 Sm. Det vises fra Taget paa en rød Bygning, som staar i 9 m Vand, fra Race

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-Portegener og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2549. Udlægning af Lystønde. Silde-Ron. Læsø S. Kattegat. I den nærmeste Fremtid vil en hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., blive udlagt c. 600 m SO. for Ø. m Pullen paa Silde-Ron i 7 m Vand. Synsvidde og Lysvane: 8 Sm.

Beliggenhed: 57° 7' N. Br. 11° 27' Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 213. Fyr-Fort. Nr. 113 A. Som-Fort., Side 14.)

2550. Vagere midlertidig udlagt. Saltholm-Flak N. Sundet. Paa Saltholm-Flak er midlertidig udsat 7 grønne Stage tæt ved 4 m Pullen. De er Skilbsfarten uvekkommende. 55° 42' N. Br. 12° 44' Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 182 og 210).

2551. Lystønde udlagt. Ryggen V. Hollænderdyb. Sundet. En hvid Lystønde, mærket »Ryggen», er udlagt V. for S.-Enden af Ryggen, c. 1 Kbl S. for den hvide Stump-tønde med 3 nedadvendte Koste. Lystønden viser rødt Et-Blink hver 1/2 Minut, Blink c. 5 Sek., Mørke c. 10 Sek. 55° 41' 30" N. Br. 12° 41' 44" Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 280. Fyr-Fort. Nr. 223 A. Som-Fort., Side 26). (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2189. Kjøbenhavn 1909).

2552. Klokketønde inddraget. Sønder-Flint. Sundet. Klokketønden »Sønder-Flint» er inddraget.

2553. Tønde forbliver liggende. Bandholm-Rende. Smaalands-Farvandet. Spidsstønden, som til Forsøg er udlagt i Bandholm-Rende, i Knækket mellem den yderste Del af Renden og Renden ind til Havnen, 3000 m N. 52 1/2° Ø. fra Bandholm Kirke, ligger nu permanent ude. 54° 51' N. Br. 11° 30' Ø. Lgd. (Kort Nr. 162 og 185. Danske Lods, Side 523. Som-Fort., Side 42). (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2199. Kjøbenhavn 1908).

2554. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Karrebæksminde-Bugt. Smaalands-Farvandet. Fra den 6te til den 12de December 1909, begge Dage inklusive, vil der blive afholdt Nattskydning i Karrebæksminde-Bugt i Tiden mellem Kl. 6 Egn. og Kl. 12 Midnat. Skydningen vil foregaa i S.-lig Retning fra en Plads paa 55° 9' N. Br. og c. 11° 23' Ø. Lgd., og Skydepladsen vil være belyst med elektriske Sogelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de anførte Tider at komme ind i det nævnte Farvand, saalænge de elektriske Sogelys er i Virksomhed.

*) Reduktionsinbel for Omsetning 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.

2555. Advarsel angaaende Benyttelse af Thorshavn Fyr. Fæstet. Ved Benyttelsen af Thorshavn Fyr advares Skisførere, der, kommende S. fra, søger Ankerplads paa Thorshavn Led, med at holde Fyrets S.-lige, hvide, faste Vinkel længere, end til Givvurms er godt passeret, og Skisførere, der kommer N. fra eller Ø. fra, med at holde Fyrets N.-lige, hvide Vinkel længere, end til Dorn Fyr havs i S. 30° Ø., og altsaa begynder at vise hvidt, fast Lys.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2556. Undervands-Taagesignal. Fyrskibet »Trelleborgredde«. Sverig. Fyrskibet »Trelleborgredde« giver nu Undervands-Taagesignal med Tre-Slag paa Klokke hver 10 Sek., Slag, Pause 2½ Sek., Slag, Pause 2½ Sek., Slag, Pause 3 Sek. (Kort Nr. 139, 160 og 210). Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2561. Kjøbenhavn 1909).

2557. Vrag borttaget. Sølvshøj. Vraget, der var sunket i det indre Farvand til Sølvshøj, er borttaget. Almærkning er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2563. Kjøbenhavn 1909).

2558. Ledelyr tændes. Burgsvik. Gøland V.-Kyst. Ved Burgsvik Havn tændes to røde, faste Ledelyr, der holdt overet i N. 5° V. Leder fra Burgsvik Ledelyrlinje til Bryggen. Flammens Højde: 7 m og 5 m. Afstand mellem Fyrene: 45 m. 37° 2' 2" N. Br. 13° 15' 43" Ø. Led. (Kort Nr. 265 og 206).

2559. Taagesignal. Bergødden Fyr. Nørre Kvarren. Sverig. Fra Bergødden Fyrtaarn gives fra den 15de November 1909 Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 15 Sek. stans Et-Slag.

2560. Farvand atter åbent. Tjufholmssundet. Luleå. Tjufholmssundet er atter åbent om Natten. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2506. Kjøbenhavn 1909).

2561. Vrag uskadeligt. Nerva 680. Finske Bugt. Rusland. Vraget, der ligger sunket c. 9 Sin (680) for Nerva Fyr, er uskadeligt for Skibsfarten. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2208. Kjøbenhavn 1909).

2562. Fyr forandret. Ekholm. Monvilk. Finske Bugt. Ekholm Fyr er nu et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sek. viser Et-Blink, Blink 4 Sek., Mørke 16 Sek., 59° 41' N. Br. 25° 49' Ø. Led. (Kort Nr. 135).

2563. Fyr forandret. Kyno. Bijsa Bugt. Kyno Fyr er nu et hvidt Blinkfyr, der hver 48 Sek. viser Et-Blink, Blink 8 Sek., Mørke 40 Sek. (Kort Nr. 205).

2564. Skydeøvelser. Pillan. Tyskland. Den 18de og 19de November og 2den og 3die December 1909 afholdes fra Kl. 8 Pm. til Kl. 4 Egn. Skydeøvelser ved Pillan. Naar der skydes, hejses et gult Flag paa Dyuen N. for Kyslaterræne, og det er da forbudt at komme Kysten mellem Neuhaus Udsigtstaun og Herredane nær inden for 4000 m.

2565. Vrag afmærket. Stettiner Raff. En Kahn er sunket i 7½ m Vand mellem Fyrskibet »Wolzig« og Tonden Øst Repzin. En Vragtønde er udlagt ved Vraget, fra hvis Mast om Natten vises en hvid over en grøn lanterne. 53° 47' N. Br. 14° 16' Ø. Led.

2566. Vragtønde inddraget. Greifswalder Bedden. Vragtønden, som ligger ved Vraget af en Kahn, der er sunket 1 Sin Ø. for Arindnegrund, er inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 6 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1739. Kjøbenhavn 1909).

II. Kattegat og Skagerrak.

2567. Farvand midlertidig spærret. Vækholmssundet. Tjörn. Sverig. Fra 15de November 1909 til 15de Marts 1910 er Vækholmssundet spærret fra

Solopgange til Solnedgang. Om Natten maas Sundet passeres, men ikke med mere end 5 Miles Fart.

2568. Fortøjtønde flyttet. Langsund. Langsundsfjorden. Norge. Fortøjtønden i Langsundssundet er flyttet og ligger nu c. 250 m NØ. for Langsundshavn, Langøen N.-Punt. 59° 0' N. Br. 9° 45' Ø. Led.

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2569. Uddybning fuldført. Hamnørsund. Trondhjemsløden. Norge. Uddybningen i Hamnørsund, mellem Haldø og Ramsø er fuldført. Dybden er 5 m med almindelig Springtids Lavvande. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1282. Kjøbenhavn 1909).

2570. Fiskefyr tændt. Stat-Kristiansund. Den 1ste November 1909 tændes Fiskefyrene mellem Støl og Kristiansund N. og brænde indtil videre.

2571. Fyrs Lysvinkler forandret. Scheeløkkulen. Eiben. Tyskland. Paa Grund af Farvandet Forandring er den faste, hvide Vinkel i Scheeløkkulen Fyr, der lyser op ad Floden, formindsket 1°, og lyser nu fra S. 30° Ø. til S. 45° Ø, Vinklen med Et-Lyn fra S. 45° Ø. til S. 40¼° Ø., over den V-lige Tønde med Kors og de røde Spiritønder A 0 og A 1 ved N.-Siden af Mittelgrund ved Glücksstadt.

2572. Grund. Lystønde flyttet. Røter Sand S. Weser. En Plade med 7½ m Vand har dannet sig c. 3 Kbl S. 22° Ø. fra Røter Sand Fyrtaarn. Grunden bortages, Uddybningsmaskinen skal passeres hængsont og i god Afstand. Lys- og Klokketønde E er flyttet c. 1 Kbl NNV. Den i 14 m Vand. 53° 50' 31" N. Br. 8° 6' 29" Ø. Led. Man skal gaa mindst ½ Kbl Ø. om Lystønden. Den røde, faste Vinkels Ø.-Grænse i Røter Sand Fyr skal drejes c. 2° Ø-ligere.

2573. Grund Støder. Jade. I Aussen Jade er der i Nørheden af Spiritønde K. mellem 53° 45' 33" N. Br. og 53° 45' 47" N. Br. og paa 8° 4' 21" Ø. Led. fundet flere Støder med 6, m Vand. I Inner Jade er fundet 7, m Vand paa 53° 37' 41" N. Br. 8° 8' 46" Ø. Led.

2574. Fyr forandret. Schluchter. Norderney Seegeat. Schluchter grønde, have Ledelyr er indtil videre forandret til et hvidt, fast Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 988. Kjøbenhavn 1909).

2575. Fyrskibene »Weser« og »Norderney« ombyttes midlertidig. I Begyndelsen af November 1909 ombyttes Fyrskibene »Weser« og »Norderney« midlertidig med Reservefyrskibe, hvorved det kan ske, at Stationerne i kort Tid kan være tilsvarende.

2576. Vrag borttaget. Oaze Deep. Themsens. England. Vraget, som ligger sunket i Oaze Deep, 6 Kbl S. 57° V. fra »West Oaze« Lystønde, er borttaget og Almærkning inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2455. Kjøbenhavn 1909).

2577. Fortøjtønde udlagt. Kethole Reach. Medway. En Fortøjtønde Nr. 18 er udlagt 4½ Kbl N. 51° Ø. fra Oakham Ness S.-Bakke. 51° 25' N. Br. 0° 39' Ø. Led.

Fortøjtønderne 12 B, 10 B, 11 S, 8 B, 9 S og 7 S samt Hulken »Edinburgh« er inddraget.

2578. Foreslaaende Forandring af Fyr og Taagesignal. Fyrskibet »Bull Sand«. Ember. Omkring den 1ste December 1909 ombyttes Fyrskibet »Bull Sand« med et rødt Fyrskib, der hver 10 Sek. viser afvekslende et hvidt og et rødt Blink saaledes: Blink 7½ Sek., Mørke 9½ Sek., Flammens Højde: 10 m, Linsoplysnat. Taagesignal gives med Taagehorn, Et-Stød af 2 Sek. Varighed hver 20 Sek. 53° 33' N. Br. 0° 5' Ø. Led. (Kort Nr. 180).

2579. Fyrskibet »Aberley« midlertidig ombyttet. Tay. Skotland. Fyrskibet »Aberley« er midlertidig ombyttet med en Bugtønde, som viser et hvidt, fast Fyr, og giver Taagesignal med Taagehorn. 56° 27' N. Br. 2° 41' V. Led.

339

Rock Fyr i N. 19³/₄° V., og fra New London Harbor Fyr i S. 41¹/₄° Ø. Tugge-signal gives med Sirene, der hver 20 Sek. giver Et-Stød af 2 Sek. Varighed. 41° 18' 21" N. Br. 72° 4' 39" V. Lgd. Det midlertidige Fyr er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1147. Kjøbenhavn 1909).

2592. Lystende udlagt. Ambrose Channel. New York Lower Bay. New York. En Lystende, der viser rodt, fast Lys, er udlagt tæt ved Ambrose Chan-nel Spidstønde A C 24 med Stage og Ballon, som forbliver liggende.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2593. Fyr tændt. Løb. Colon Harbor. Panama. Et rodt, fast Fyr er tændt c. 30 m S. 24¹/₂° V. fra Columbus Monument paa Cristobal Point. Flaun-mens Højde : 9 m. En Spidstønde med Stage og Flag er udlagt i 10 m Vand, fra Fyret paa Manzaniillo Point i S. 83° V. og fra Columbus Monument i N. 14° V. Indløbet til den gamle franske Kanal er uddybet, saa at de største Skibe kan gaa ind til Værfterne ved Cristobal. Der er et Løb med 7,5 m Vand til Pier Nr. 14, tæt ved Tordokken. Løbet er afmærket med Tønder til det Sted, hvor det for-euer sig med den gravede Bende til Indløbet af den nye Kanal. Sorte Tønder med ulige Numre ligger om Bagbord og røde Tønder med lige Numre om Styrbord for Indgaende. De flyttes efter som Arbejdet skrider frem, men afmærker altid det dybe Løb.

2594. Lys- og Fløjtetønde udlagt. Salmadina Bank. Porto Bello. En Lys- og Fløjtetønde, som viser hvidt, fast Lys, er udlagt ved Salmadina Bank, ³/₄ Sm V. for Green Island. 9° 33' 35" N. Br. 79° 41' 45" V. Lgd.

2595. Baake ødelagt. Beckett Rock. Mugerøes Harbor. Yucatan Ø.-Kyst. Baaken paa Beckett Rock er udlagt i en Storm.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2596. Baake udlagt. Sauce Point SØ. Rio de la Plata. En flydende Baake er i 3, m Vand udlagt til Brug ved Opmaalng, 11, Sm S. 36° Ø. fra Sauce Point Fyr. Fra Baaken vises et hvidt, fast Fyr. 33° 34' S. Br. 57° 19' V. Lgd.

2597. Lystendes Karakter. Buenos Aires Red. Rio de la Plata. Argentina. Lystonden, der er udlagt ved Vraget paa Buenos Aires Red, 3, Sm N. 82° Ø. fra Tidsignal-Stationen ved North Basin, er grøn og viser grønt, fast Lys. (Se »Efter-retninger for Søfarende« Nr. 1426. Kjøbenhavn 1909).

2598. Fyr tændt. Legarto Head. Huarmey Bay. Peru. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Toppen af Legarto Head. Flammens Højde: 77 m. Synsviddens: 22 Sm. Linseapparat af 5te Orden. Hvidt Fyrlaake. 10° 6' S. Br. 78° 10' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2599. Oplysning om Tønder. Rade d'Hyères. Frankrig. Fortjønderne i Passe du Petit Ribaud er flyttet til Nærheden af Brégaucou, NØ. for Rade de Hyères. Den midterste ligger 2100 m S. 7° V. fra Taarnet ved Brégaucou, og de andre fire c. 300 m fra den. Skydepladsen for Torpeder ved Cap Léonbe er fuldført. Der ligger Tønder parvis indtil 4000 m N. 88° Ø. fra Betonblokken »Batterie des Maures«, som ligger paa 43° 6' 33" N. Br. 6° 17' 7" Ø. Lgd. (Se »Efter-retninger for Søfarende« Nr. 1165 og 2971. Kjøbenhavn 1908).

2600. Fyr forandret. Granatello. Golfo di Napoli. Italien. Fyret paa Yderenden af Molen ved Granatello Havn er forandret til et grønt, fast Fyr. Synsviddens : 5 Sm.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Novbr. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
Danmark	—	—	—
Norden	—	81 ¹ / ₄	82
Kjøbenhavn	—	15 ¹ / ₄	17 ¹ / ₄
Carl	—	70 ¹ / ₄	71 ¹ / ₄
Dannebrog	—	75	75 ¹ / ₂
Skjold	—	46 ¹ / ₂	47
Urania	—	—	—
Union	—	15 ¹ / ₄	17 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896	—	74 ³ / ₄	76 ³ / ₄
Hejmdal	—	69	90
Østasiatiske	133—	132 ¹ / ₂	132 ³ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	5	10
Gorm	—	70	73 ¹ / ₂
Torm	—	40	70
Inga	—	12	20
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	3	6
Forenede Bugser-Selskab	—	50	75
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	41 ¹ / ₄	—41	41 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.	—	—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
5 % Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats uops. 1909.	—	99	100
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	86 ³ / ₄	88
3 ¹ / ₂ % Kbhn.s Kreditf.	—	89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
4 % — — 2. Serie.	—	94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
4 % — — 1.	—	96 ¹ / ₂	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	89	91
4 % — — 7.	—	93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	92 ³ / ₄	94 ³ / ₄
4 % Østift. Kreditf.	—	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂

Aktien	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	—	149 ³ / ₄
Privatbank	102 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	102 ¹ / ₂
Landmandsbank	132 ³ / ₄	—	133
Handelsbank	—	—	136 ¹ / ₄
Grundejerbank	—	—	45
Burm. & Wain	92—	¹ / ₂	92 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	—	—	91 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	229—	228 ³ / ₄	229 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	155 ¹ / ₂	— ³ / ₄	155 ¹ / ₄

Vekselkursen d. 10. November 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	89.90
London	18.26	18.20
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.35	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. November 1909.

Russiske Noter	216.60
4 % Russiske Consols.	89.60
3 ³ / ₁₆ % — Boden Kredit.	83.25
5 % Mexikanske 1899	100.90
5 % Rumænske Stats	102.00
4 % — — 1890	94.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 52,000. „Norden“ 8,000. „Carl“ 2,000.
 „Dannebrog, 4,000. „Skjold 2,000. „Dampsk. af 1896“ 2,000.
 „Union“ 4,000. „Østasiatisk“ 134,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

2801. Grund afmærket. *Cape Yenikale Ø.* Kertch Stræde. Rusland. En Grund med 6, m ligger 15, Kbl N. 77° Ø. fra Cape Yenikale Fyr. 45° 23' N. Br. 36° 41', Ø. Lgd. En sort og hvid tærnet Spirtrønde er udlagt midt paa Grunden.

2802. Forestaaende Forandring af Signaler. *Alexandria. Egypten.* Om trent den 1ste Januar 1910 lukkes Gabari Signal-Station, og fra den nye Signal-Station paa Tabia el Kamarin, 6½ Kbl S. 55° V. fra Gabari Station, gives følgende Signaler: En Ballon paa SV.-Raanokken eller to hvide Fyr betyder Great Pass klart. En Dampant paa NØ.-Raanokken betyder Boghaz Pass klart. Tre Balloner paa SV.-Raanokken eller to røde Fyr betyder Great Pass benyttes. To Dampanter paa NØ.-Raanokken betyder Boghaz Pass benyttes. Boghaz Pass er ikke belyst. 31° 10' N. Br. 29° 51', Ø. Lgd.

2803. Fortøjender udlagt. *Bône. Algerier.* I Bône Forhavn er Fortøjender udlagt snledes fra Fyret paa Jette du Lion Hoved: Nr. 1, 450 m N. 46° V., Nr. 2, 260 m N. 32° V., Nr. 4, 535 m N. 64° V. En fjerde, Nr. 3, kan ligger 390 m S. 87° V. fra Fyret, som ligger paa 36° 54' 22" N. Br. 7° 48' 51" Ø. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst

2804. Fyr flyttet. *Shorrt Island. Dhamra River. Bay of Bengal. Forindien.* Det hvide, faste Fyr paa Shorrt Island er flyttet til Daaken. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 6 Sm. Flagstangen, hvorfra Fyret vises, er flyttet 520 m S. 22° V. hen. 20° 46'. N. Br. 87° 4' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2805. Grunde fundet, og Røvs Beliggenhed bestemt. *Sumatra V.-Kyst.* Ved Opmaning V. for Sumatra er mellem 1° 2' N. Br. og 1° 35' N. Br., 98° 9' Ø. Lgd. og 98° 22' Ø. Lgd. fundet en stor Mangrde Røvs og Grunde og en Del tidligere kendte Røvs Plads er nujagtig bestemt. Der henvises til de hollandske Kort Nr. 28, 29, 4 og 2, hvori Tilføjelser og Forandringer er foretaget.

2806. Fyr i Orden. *Sleep Island. Yang Tse Kiang. China.* Sleep Island Fyr viser atter normal Karakter. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1897. Kjøbenhavn 1909).

2807. Vrag borttaget. *Ryojun Ko. Kwang Tung.* Vragene, som laa 3¼ Kbl N. 46½° V. og 6,5 Kbl N. 32½° V. fra Ryojun Ko Fyr, er borttaget.

2808. Mole bygges. *Sorio. Fusan Harbour. Korea S.-Kyst.* Molen, som bygges ved Sorio, er nu over Vandet ved Hojvande, hvorfra alle Baakerne, undertagen den yderste, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2750. Kjøbenhavn 1908).

2809. Fyr tændt. *Agincourt Island. Formosa. Japan.* Paa Agincourt Island V.-Ende er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 15 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 146 m. Synsviddens: 30 Sm. Inden for 2 Sm skjules Fyret af Land mellem S. 43° Ø. og N. 85° Ø. Hvidt, rundt, 21 m højt Fyrtårn.

Skibes Taagsignal bestræbes med to Skud med 2 Minutters Pause mellem Skudene, og naar Skibet vedliver at give Taagsignal, med to Skud med 5 Min. Pause. 25° 37', N. Br. 122° 4' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2868. Kjøbenhavn 1908).

2810. Vrag. *Mekari Sato. Maikai.* Et lille Sejlskib er sunket i 12 m Vand i Indløbet til Mekari Sato, c. 1 Sm N. for Hyakkan Jima. Vraget er afmærket med en Planke. 34° 19' 27" N. Br. 133° 16' 9" Ø. Lgd.

2811. Fyr tændt. *Tsutsu Zaki. Shimono-Shima. Tsushima.* Et hvidt Blinkfyrt, der hver 15 Sek. viser Et-Blink, er tændt paa Revet O Sse, ud for Tsutsu Zaki. Flammens Højde: 20 m. Synsviddens: 14 Sm. Det lyser fra N. 75° Ø.

gennem Ø., S., V. og N. til N. 30° Ø. Sort og hvid lodret stribet Fyrbæke. Der er ikke Vagt ved Fyret. 34° 5' 34" N. Br. 129° 9' 37" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder	Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anuleret; †: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.	Tyskland:
N	Nordsee, deutsche Küste: Nord- und Südhafen von Helgoland. 1:7.500.
34	1.80 M. Nord- und Südhafen von Helgoland. 1895.
†	Frankrig:
74	Environs de Monaco.
N	Baie d'Halong (Golfe du Tonkin).
5207	Baie de Tinian (Algérie). August 1909.
N	Japan:
5414	Taiwan To and Kaikyo (Formosa I.). August 1909.
R	244
3348	244
R	Den tidligere Udgave.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Petersborg 5./11. til Honess. — Dansborg, Kühl, ank. Memel 9./11. — Jægersborg, Larsen, ank. Brialsted 1./11. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./11.

Taarborg. Taarborg, Matzen, ank. Libau 7./11.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 9./11.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Uleåborg 4./11. til London.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Windau 5./11. til Barry.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Methil 8./11.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Esbjerg 10./11. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Grangemouth 28./10.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, afg. Petersborg 7./11. til Ghent.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Hamburg 9./11. — Fulton, Jørgensen, ank. Pertusola 2./11. — Newton, Andersen, afg. Pertusola 1./11. til Antwerpen. — Nivingston, Svendsen, ank. Windau 9./11. — Washington, Nielsen, ank. Sønderborg 6./11.

Ostasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Emden 5./11. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 30./10. til Suez. — Cathay, Kruse, afg. Singapore 19./10. til Suez. — Ludien, Berge, ank. Kobenhavn 29./10. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Nørre Sundby 8./11. til Middlesborough. — St. Croix, Jensen, afg. Antwerpen 4./11. til Genua. — Bandon, Thomsen, ank. Port Sudan 7./11. — Pungan, Knudsen, ank. Bangkok 27./10. — Samui, Licht, afg. Perim 4./11. til Suez. — Bintang, Juul-Hansen, afg. Funchal 6./11. til Capetown. — Cambodia, Christensen, afg. Delagoa Bay 30./10. til Christmas Island.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 8./11. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 6./11. til St. Thomas.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Nordmaling 6./11. — Urania, Clausen, afg. Bruges 10./11.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Antwerpen 2./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 8./11. — England, Andersen, afg. Methil 9./11. — Rusland, Madsen, ank. Hull 9./11. — Annette Furness, Larsen, ank. Petersborg 2./11.

Europa. Europa, Hansen, ank. Dunkerque 6./11. — Tyskland, Danstrup, afg. Rotterdam 9./11.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Belgien, Nielsen, afg. Swinemünde 10./11. — Dronning Olga, Petersen, ank. Libau 5./11.

Frøen. Austa, Bagger, afg. Southampton 9./11. til Methil. — Vera, Thing, afg. Naksø 8./11. til Libau. — Freja, Nielsen, afg. Riga 7./11. til Malmø.

Skandia. Gulfaxe, Andersen, ank. Riga 4./11. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Libau 9./11. — Rinfaxe, Faber, ank. Helsingør 10./11. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Trångsund 5./11.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Terneuzen 5./11. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 9./11.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Neufahrwasser 8./11. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Rotterdam 10./11. — Martha, Christensen, ank. Rouen 4./11. — Elna, Ratje, ank. Arzew 7./11. — Therese, Pedersen, ank. Arzew 8./11. — Simone, Møller, afg. Tunis 9./11. — Jeanne, Løffer, ank. Tyne 7./11. — Vera, Riso, ank. Marseille 5./11. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 6./11.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Great Yarmouth 1./11. — Nelly, Clausen, ank. Gelle 7./11. — Fanny, Eriksen, afg. Herrenwick 10./11. til Petersborg. — Lilly, Nielsen, ank. Rø 5./11. — Alexy, Lorentzen, ank. Åbo 5./11. — Daguy, Sørensen, er ank. Kramfors. — Mary, Bang, ank. St. Brieux 4./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 11./11. — Helene, Sørensen, afg. Riga 11./11. — Agnete, Farup, ank. Reval 9./11. — Hermia, Hansen, afg. Methil 9./11. til Königsherg. — Alice, Schultz, afg. Tyne 10./11. til Helsingør.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Emden 5./11. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Kjøbenhavn 8./11. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Raumo 4./11. — Peter Willemoes, Albertsen, pass. Kjøbenhavn 7./11. for nordg. — G. Koch, Jørgensen, ank. Stockholm 10./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Petersborg 10./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Hango 8./11. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Windau 7./11. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Calais 7./11. — J. D. S. Adolph, Poulsen, afg. Swinemünde 9./11. — Alfred Hage, Møller, ank. Rotterdam 8./11. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Aarhus 10./11. — Ajax, Brorsen, ank. Libau 7./11.

Thore. Sterling, Nielsen, afg. Thorshavn 8./11. til Reykjavik. — Mjølneur, Clausen, afg. Troon 8./11. til Barcelona. —

Kong Helge, Olsen, afg. Eskefjord 8./11. til Kristianssand. — Perwie, Egdiussen, afg. Reykjavik 10./11. til Leith.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, Liehmann, ank. Thisted 9./11.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Olsen, afg. Dandig 7./11. til Vejle. — Ætina, Pedersen, afg. Hull 4./11. til Thisted.

Ronne. Bolgen, Vesth, ank. Lübeck 1./11. — Bornholm, Nykær, ank. Neufahrwasser 1./11. — Herman Olsen, Hintze, ank. Swinemünde 31./10. — Næstved, Rasmussen, ank. Rügenwalde 31./10. — Argus, Holm, ank. Hals 2./11. — Veset, Koføed, ank. Tuborg 2./11. — Leif, Nielsen, ank. Skjelskor 3./11. — Freja, Bech, ank. Riga 4./11. — Johu Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 5./11. — Kastor, Klausen, ank. Stolpmünde 6./11.

Svendborg. Martin, Wilde, ank. Helsingør 2./11. — Frits Emil, Nielsen, ank. Göteborg 3./11. — Venus, Andersen, ank. St. Ybes 3./11. — Bellona, Larsen, ank. Brest 4./11. — Nujaden, Rasmussen, ank. Hudiksvall 3./11. — Emanuel, Bentzen, ank. Riga 1./11. — Libra, Hansen, ank. Havre 3./11. — Norden, Andreassen, ank. Dymmie Red 7./11. — Iguath Breum, Lud, ank. Bandholm 4./11. — Roma, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 5./11. — Venus, Rasmussen, ank. Bridgeness 6./11. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 5./11. — Gefion, Jørgensen, ank. Lübeck 5./11. — Embla, Mikkelsen, ank. Bogense 6./11. — Erhardt, Larsen, ank. Hudiksvall 6./11. — Ragnhild, Andersen, ank. Raumo 5./11. — Røssing, Larsen, ank. Wismar 5./11. — Freyr, Jensen, ank. Lübeck 6./11. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Sundsvall 6./11. — Apollo, Nielsen, ank. Kotka 6./11. — Fulvia, Petersen, ank. Flensborg 8./11. — Doris, Köbke, ank. Kristiania 8./11. — London, Andersen, ank. Faversham Red 6./11. — Zampa, Petersen, ank. Sundsvall 6./11. — Fylla, Rasmussen, ank. Helsingfors 8./11. — Marie, Andersen, ank. Leith 7./11. — Valborg, Rasmussen, ank. Hargshamn 8./11. — Vera, Jensen, ank. Port Luis 7./11. — Kirstine, Gommesen, ank. Vejle 7./11. — Hans Emil, Carlsen, ank. Genua 8./11. — Zenitha, Jensen, ank. Søderhamn 9./11. — Sophie, Mikkelsen, ank. Faro 8./11. — Britannia, Rasmussen, ank. Nykjøbing S. 8./11. — Grethe, Hansen, ank. Grimsby 8./11. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Stettin 9./11. — Sophie, Jensen, ank. Søderhamn 9./11. — Haabet, Andreassen, ank. Caen 9./11.

Æra. Marie, Weber, ank. Rudkjøbing 7./11. — Iuo, Weber, ank. Libau 7./11. — Kathinka, Ohlson, ank. Libau 7./11. — S. L. Weber, Hansen, ank. Surrnit 7./11. — Paupa, Svendsen, ank. Lysekil 7./11. — Malfridur, Hansen, ank. Aarhus 8./11. — Ausgar, Jørgensen, ank. Setubal 7./11. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Lissabon 8./11. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Aalborg 8./11. — Svip, Jensen, ank. Haderslev 8./11. — Henry, Bager, ank. Odense 6./11. — Rigmor, Petersen, ank. Göteborg 6./11. — Æro, Christensen, ank. Lissabon 6./11. — Alf, Rasmussen, ank. Assens 6./11. — Arietis, Andersen, ank. Kolding 7./11. — Vega, Jensen, ank. Riga 8./11. — Gloria, Fabricius, ank. Pillau 7./11. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Swinemünde 7./11. — J. Koføed, Andersen, ank. Tanger (Marokko) 7./11. — Phoenix, Rasmussen, ank. Yarmouth 8./11. — M. Hay, Petersen, ank. Pillau 8./11. — Amy, Christensen, ank. Danzig 8./11. — Peter, Ohlson, ank. Kjøbenhavn 8./11. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Libau 8./11. — Smart, Christensen, afg. Klintehamn 8./4. til Ostende. — Dannebrog, Christensen, ank. Blyth 9./11. — Anne, Schmidt, ank. Solvesborg 9./11. — Freya, Petersen, ank. Aalborg 9./11. — Maius Bay, Friis, ank. Karlshamn 9./11. — Amalia, Andersen, ank. Holtenau 9./11. p. R. t. Altona. — Minde, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7./11. — Marie, Kromann, ank. Kjøbenhavn 8./11.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 12. November 1909. — Sveusk Højesteretsdom. — Til Nordpolen. — Frugtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Iochumsen, Horsens.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdforaikringer, til billige faste Premier. Agenturer i de fleste Proviensbyer.

Post-Adresse: **Holmens Kanal 22.** Telegram-Adresse: **COPENHAGEN** Telefon-Nr. **42**

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

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.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Wincohn“. Telef. 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.

Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

„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.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 88.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 16. November 1909.

16. 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
Davla 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:
Indløve, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“ **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Kew Certifikat 100 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

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“.

Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

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«

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Skibshypothekbanken** tilbyder
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar**

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 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.



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

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.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørger.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16. Holmens Kanal. Private. 6.

HELGE STABELL

Skibsingeniør

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.
Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpøborg“.
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Officielle Bekendtgørelser.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Lystønde udlagt. Silde-Røn. Læsø S. Kattegat.

Lystønden ved Silde Røn er nu udlagt.
Se Bekendtgørelse for Søfarende af 3. ds.

Marineministeriets Admiralitets Departement, den 12. November 1909.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Vrag farligt for Sejladsen. Anholt Knob Fyrskib NØ.
Kattegat.

En engelsk Dampers rapporterer i Dag at have obser-
veret et Vrag en Sømil NØ. t. N. for Anholt Knob Fyrskib.
Marineministeriets Admiralitets Departement, den 15. November 1909.

Kjøbenhavn, d. 16. November 1909.

Skibsfartssubventioners Unyttighed. Brasilianske Lloyd, der har en betydelig Subvention fra den brasilianske Regering og desuden har Privilegium paa Kystfarten i Landet, afgiver et Eksempel paa Skibsfartssubventioners Unyttighed, skriver »Hansa«. Trods Subventionen har dette Søfarts-Selskab, paa Grund af sine Finansers uheldige Tilstand, maattet nedsætte samtlige sine Lønninger med 30 pCt. Man frygter paa Grund af denne Forholdsregel en Generalstrejke af Selskabets Funktionærer og Arbejdere og betydelige Trafikforstyrrelser. En Del af Selskabets Skibe ligger stille, og en anden Del af dem trænger i høj Grad til Reparationer. Den Virkning, en kunstig Begunstigelse kan have paa Trafikens Gehet, kan ogsaa erfares af et Eksempel, som »Fairplay« anfører. I Nordamerika er selv den store Kystfart fra Østkysten til Vestkysten forbeholdt dei nordamerikanske Flag. Trods det har Regeringen fornylig set sig nødsaget til at befragte fremmede Skibe til Kultransporten. Fragtpræmien i denne Kystfart beløber sig nemlig for amerikanske Skibe til 6.50 à 7 Dollars pr. Ton for Sejlskibe, og 8 à 8.50 Dollars for Dampskibe, medens fremmede Dampere har forlangt 3.38 Dollars pr. Ton. Kommentar er overflødig.

Afspærring af »Väckholmssundet« paa Bohuskysten. I Følge Indberetning fra det danske Konsulat i Göteborg er »Väckholmssundet« indtil videre under de dér foretagne Oprensningsarbejder afspærret for Trafik.

Dog maa Sundet i Tiden 15. Novbr. 1909—15. Maris 1910 passeres fra Solens Nedgang til dens Opgang. Dampskibe og Motorbaade maa ikke — under Bødestraf af 50 Kr. — passere med større Fart end 5 Knob.

Hurtig Rejse. — 34 Dage fra Labrador til Grækenland. 3/m. Skonnert »Industria«, Kapt. Kaahauge af Marsdal, afsejlede den 30. September d. A. fra Islandfjelle i Labrador til Gibraltar, hvortil den inkom den 21. Oktober.

Den 28. Oktbr. fik Skibet Ordre, hvorefter det straks afsejlede til Patras i Grækenland, hvor det ankom den 1. November med alt vel om Bord.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 56/1909, afsagt den 13. Oktbr. 1909. Marineministeriet mod Rederiet for Damperen »Dannekjold-Samsø«, A/S. Anders I. Andersen og Rederiet for Damperen »Læsø«, A/S. D. F. D. S.

Natten mellem den 8. og 9. Februar d. A. mellem Kl. 2 og 1 blev det i Sundet Nord for Kronborg stationerede Lappegrundens Fyrskib paasejlet af Damperen »Dannekjold-Samsø«, der var paa Slæb af en Det forenede Dampskibsselskab tilhørende Bugserdamper »Læsø«.

»Dannekjold-Samsø« var solgt til A/S. Anders I. Andersen, der havde solgt Skibet videre til et tysk Rederi, dog saaledes at Skibet forinden skulde undergaa en Reparation, saa at det kunde klassificeres i Germanischer Lloyd til Kystfart. Anders I. Andersen havde derfor indgaaet Kontrakt med Frederikshavns Flyvedok og Skibsværft om, at dette Værft skulde reparerer Damperen afhente i Kjøbenhavn og reparere. Værftet havde derefter truffet Aftale med D. F. D. S. om, at »Læsø« skulde for en vis Betaling pr. Time slæbe »Dannekjold-Samsø« til Frederikshavn. »Dannekjold-Samsø« assureredes til Turen af Andersen og fik en Besætning af fire Mand, hvoriblandt en Mand, der var kendt af det tyske Rederi og en Mand med dansk Styrmandseksamen.

Den 8. Februar om Aftenen Kl. 7 afgik »Læsø« med

»Dannekjold-Samsø« paa Slæb fra Kjøbenhavns Frihavn. »Læsø«s Slæber var fastgjort til »Dannekjold-Samsø«s Ankerkæde. Efter det oplyste maa det betragtes som givet, at det var »Læsø«s Fører og ham alene, der havde Ledelsen. Han gav Ordre til Afgang, til at kaste Agterrossen los, til, da man var kommen ud paa Yderreden, at slikke 15 Favne Kæde ud og senere ved Taarbæk Pynten atter 15 Favne. De fire Mand paa »Dannekjold-Samsø« fordelte to og to Vagterne mellem sig og synes at være gaaet ud fra, at deres eneste Opgave var at styre i »Læsø«s Kølvand, at de var ligestillet, og at det ikke paa et Skib, der slæbes, er nødvendigt at have nogen egenlig Fører. Der var ikke stukket Fyr under »Dannekjold-Samsø«s Kedler, og der fandtes ikke Søkort eller lignende om Bord.

Det var stærk Søndenstrøm, men desuagtet var Skibenes Fart over Grunden kun c. 4 Sm. i Timen.

Kort efter at Skibene ved 12-Tiden om Natten havde passeret Kronborg, satte »Læsø«s Fører Kursen N. $\frac{3}{4}$ Ø., en Kurs, som viste et Par Streger Øst for Lappegrundens Fyrskib. Strømmen, der paa dette Sted gaar i Retning omtrent fra Sydøst til Nordvest, og som er meget stærk, satte imidlertid Skibene saa meget Vest over, at de, hvad ingen af de paa »Læsø« om Bord værende synes at have bemærket, førtes lige henimod Fyrskibet. Den vagthavende Matros om Bord paa Fyrskibet kaldte, da Skibene nærmede sig, Fyrskibets Fører og Styrmand op paa Dækket; man præjede fra Fyrskibet til »Læsø« om at skifte Roret og gaa Vest om Fyrskibet, da der var saa stærk Søndenstrøm, og Fyrskibets Sirene gav et Advarselssignal.

»Læsø«, som ikke synes at have opfattet Præjningen, vedblev at nærme sig, og først da den var i ganske kort Afstand (omtrent Fyrskibets Længde, efter hvad Fyrskibets Folk har forklaret) fra Fyrskibet, gav »Læsø« Bagbords Ror, saaledes at den drejede til Styrbord foran Fyrskibets Stevn. Fyrskibet gav da Bagbords Ror, og dets Stevn drejedes derved saa meget, at »Læsø« ikke kom til at kollidere med det. »Dannekjold-Samsø« gav straks, da »Læsø« gjorde den omtalte Manøvre, ligeledes Bagbords Ror, men det lykkedes ikke den at undgaa at tørne mod Fyrskibets Stevn, saaledes at baade denne og »Dannekjold-Samsø« tog nogen Skade, der dog ikke var af større Betydning, end at Skibene kunde fortsætte Rejsen.

I den Rapport »Læsø«s Fører under 10. Februar gav sit Rederi, gav han Isen og Strømmen Skylden, erklærede at han havde labt Styret over »Dannekjold-Samsø«, at han havde ladet styre godt klar af Fyrskibet, men at en større Isflage i Nærheden af Fyrskibet havde sat sig fast for Boven af »Læsø«, saa at Farien gik ned til Intel, og det stærke Søndenvande havde saa sat »Dannekjold-Samsø« ned for Boven af Fyrskibet.

Under en Søforklaring »Læsø« under 15. s. M. af lagde her for Retten, og hvor den vagthavende Matros og Styrmanden paa Lappegrundens Fyrskib tillige var mødt, (»Dannekjold-Samsø«s Besætning synes ikke at have tænkt paa at afgive Søforklaring) forklarede Fyrskibets Folk, at »Læsø« og »Dannekjold-Samsø« i lang Tid havde nærmet sig Fyrskibet, uden at Pejlingen forandrede. Man var derfor om Bord i Fyrskibet efterhaanden fuldstændig klar over, at en Kollision var uundgaaelig. Mod denne Forklaring havde de fra »Læsø« mødte Intel at indvende, men erkendte udtrykkelig, at man omtrent hele Vejen, fra det Øjeblik, da »Læsø«s Kurs et Stykke Nord for Kronborg blev lagt N. $\frac{3}{4}$ Ø., havde Fyrskibet et Par Streger om Bagbord, saaledes at Pejlingen ikke forandrede, og at Fyrskibet hverken trak forover eller agterover.

»Læsø«s Besætning udtalte vel, at »Læsø«, nogen Tid før man nærmede sig Fyrskibet, kom ind i nogen Is, der blev tættere, efterhaanden som man nærmede sig Fyrskibet, og som bevirkede, at Farten formindskedes.

De udiatte ligeledes, at det var Isen og Strømmen, der førte »Læsø« ind mod Fyrskibet. Førerens førnævnte Rapport til sit Selskab fremlagdes ikke: han gjorde ikke noget virkeligt Forsøg paa at undskylde sin Fejl. Han angav tværtimod ingen anden Grund til, at han ikke tidligere havde givet Bagbords Ror, end den, at han bildte sig ind, at han vilde gaa fri af Fyrskibet.

Den Fyrskibet tilføjede Skade takseredes til 5,500 Kr., og Bekostningen ved de ved Reparationen nødvendiggjorte Fyrskibsskiftninger er anslaaet til 300 Kr. Da der ikke opnaaedes mindelig Ordning om Betalingen af dette Beløb, har Marineministeriet anlagt nærværende Sag mod Anders I. Andersen og mod D. F. D. S., hvem Marineministeriet har paastaet dømt til in solidum at betale de nævnte Beløb, ialt 5,800 Kr., med Renter og Sagens Omkostninger.

Begge de Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger under Paaberaabelse af, at Skaden maa betragtes som hændelig.

Det forenede Dampskibsselskab, som navnlig har hævdet denne Opfattelse, har i saa Henseende henvist til den foran omtalte af »Læsø«s Fører afgivne udenrettlige Rapport af 10. Februar og til en af ham ligeledes udenrettlig afgiven senere Erklæring, der ligeledes til en vis Grad søger at give Isen Skylden.

Til disse Kaptajnens udenrettlige afgivne Erklæringer kan der intet Hensyn tages. Havde man virkelig ment, at Sammenstødet maatte betragtes som forvoldt ved Isdrift uden Skyld fra »Læsø«s Side, burde man have søgt Søforklaringen genoptaget eller dog Kaptajnen og mulig flere afhørt i Retten som Vidner.

Efter samtlige fremkomne Oplysninger kan det ikke antages, at Isen har haft anden Indflydelse end den, at den har nedsat Farten noget og derved gjort Forsætningen større end ellers; nogen Hindring for Manøvreringen synes den ikke at have været, og »Læsø« drejede jo ogsaa i sidste Øjeblik klar af Fyrskibet. Paa Vejen mellem Kronborg og Fyrskibet synes der ikke at have været fast Is, men afvekslende ganske aabent Vand, Sjapis og aabent Vand med enkelte Flager.

Efter det foreliggende maa »Læsø«s Fører betragtes som havende udvist en endog meget grov Mangel paa Agtpaaagivenhed. Forholdet er ikke det, at der ingen Fejl er begaaet, og at Strøm og Is i sidste Øjeblik har taget Magten fra Skibet, men derimod det, at »Læsø« i et længere Tidsrum er styret saaledes, at Strømmen maatte føre Skibene direkte mod Fyrskibet, og at Føreren først i sidste Øjeblik er bleven opmærksom derpaa. Ved i Tide at foretage de simpleste Pejlinger, vilde han ikke have kunnet undgaa at se, hvor det bar hen. Han burde i Tide have lagt Kursen saa meget klar af Fyrskibet, at Faren for Sammenstød ikke var kommen til at foreligge.

D. F. D. S. har derhos gjort gældende, at hvis »Læsø«s Fører har begaaet Fejl, maa »Danneskjold-Samsø«s Rederi bære Ansvar. En Bugserbaad kan ikke blive ansvarlig for den Skade, der forvoldes ved det slæbte Skib, men dette maa hæfte for Bugserbaadens Fejl. Det slæbte Skib har altid »Kommandopligten«, og det maa som Hovedskibet altid bære Ansvar. Selskabet henviser derhos til, at det har forlangt Skibet assureret, og at de Breve, der er vekslede mellem dette og Frederikshavns Skibsværft, gaar ud paa, at »Læsø« udtale sig til Værftet, og hævder, at det under de mundtlige Aftaler fremhævedes, at de almindelige Regler for Bugsering skulde være gældende.

Selskabet hævder i denne Forbindelse, at der i København skulde findes kutymemæssig fastsatte Bebindinger for Bugsering, hvorefter Bugserbaaden er fritaget for Ansvar for den Skade, der tilføjes ikke blot det bugserede Skib men ogsaa andre, selv om Skaden skyldes Bugserbaadens Fejl.

Rederiet for »Danneskjold-Samsø« har hævdet, at Ansvar maa ligge dér og alene dér, hvor Ledelsen lig-

ger, samt at Ledelsen i nærværende Tilfælde har ligge hos »Læsø«s Fører.

Det forenede Dampskibsselskabs Argumentation findes Punkt for Punkt uholdbar. Der kan ikke opstilles nogen almindelig Regel om, at det slæbte Skib altid som Hovedskibet har Kommandopligten, og »Læsø«, der nærværende Tilfælde maa betragtes som havende overtaget Kommando, kan ikke skyde Ansvar for egen Fejl over paa andre under Paaskud af, at disse havde haft Kommandopligten. Sølovens Regler om, at Rederi for det Skib, der findes skyldig, erstatter Skaden til det Paasejlede, er ufravigelige og kan ikke ændres ved Kontrakter (med andre end den Paasejlede), lige saa lidt som der kan dannes nogen gyldig Kutyne i Strid hermed. Har en Bugserbaad, der slæber et andet Skib Skyld eller Medskyld i en Kollision med et 3die Fartøj har den i ethvert Tilfælde Medansvar, og det paagældende Fartøj vil kunne holde sig til den og dens Rederi. Herom kan der ingen Tvivl være, og naar D. F. D. S. har anført en Række tidligere Domme, ses det ikke, at nogen af disse Domme kan afgive nogen Støtte for Selskabets Paastand, og navnlig kan Udtalelser hentet fra Domme om Forholdet mellem Bugserbaaden og de bugserede Skib ikke løsriver af deres Sammenhæng og anvendes i en Sag, der som denne anlægges af et paa sejlet 3die Skib.

At D. F. D. S. er ansvarligt overfor Marineministeriet, er saaledes hævet over enhver Tvivl. De eneste Tvivl, der kunde opstaa, er dels om »Danneskjold-Samsø« har nogen Medskyld, dels om »Danneskjold-Samsø« uden paaviselig Medskyld maatte være medansvarlig som Hovedskibet; det Skib i hvis Tjeneste »Læsø« arbejdede.

Det sidste Spørgsmaal maa afhænge af en Fortolkning af Bestemmelsen i Sølovens § 8, om at Rederi (det bugserede Skib) ogsaa hæfter for Fejl, som er forvoldt af den der uden at høre til det egentlige Skibs mandskab udfører Arbejde i Skibets Tjeneste. Meden nu vel i Almindelighed en Bugserbaads Fører og Mandskab kan betragtes som arbejdende i det bugserede Skib Tjeneste, kan noget lignende ikke gælde i ethvert Tilfælde, hvor et Fartøj har et andet paa Slæb. Spørgsmaalet herom maa som af »Danneskjold-Samsø«s Rederi hævdet falde sammen med Spørgsmaalet om, hvem der har Ledelsen af begge Skibes Navigering. Afgørelsen af dette Spørgsmaal, som maa afhænge af Omstændighederne i hvert enkelt Tilfælde, maa her, hvor D. F. D. S. har paataget sig at føre »Danneskjold-Samsø« til Frederikshavn uden regulært Mandskab, være ganske klar. Et Medansvar kan saaledes ikke paahvile »Danneskjold-Samsø«, blot fordi det er Hovedskibet.

Hvad angaar Spørgsmaalet om »Danneskjold-Samsø« har nogen Medskyld, findes det vel at være en alvorlig Fejl fra Rederiets Side, at det ikke har sørget for at der var en ansvarlig Fører om Bord, og at Skibet ikke var forsynet med de fornødne Søkort eller med en tilstrækkelig farvandskendt Besætning. Det Synspunkt, at alt Ansvar kan lægges paa Slæbefartøjet, er i og for sig ganske uholdbart. Den anførte Fejl ses imidlertid ikke i nærværende Tilfælde at have bevirket nogen Skade. Det maa efter de afgivne Forklaringer antages, at maa paa »Danneskjold-Samsø« har været opmærksom paa, at Kursen gik for nær Fyrskibet, men at man til det sidste er gaaet ud fra, at »Læsø« rettidig vilde ændre Kursen. Den tyske Fuldmægtig for Køberen har efter sin Forklaring præget paa Plattysk til »Læsø«, men dette synes »Læsø«s Fører at have overhørt. Retten tør ikke gå ud fra, at der, da Faren blev øjensynlig, var noget at gøre for »Danneskjold-Samsø«, selv om den havde haft en habil Fører eller mere Mandskab.

Retten tør derfor ikke statuere, at »Danneskjold-Samsø« har nogen Medskyld, og dens Rederi vil derfor være at frifinde, men Sagens Omkostninger findes for dette Rederis Vedkommende at burde hævdes allerede i

den Grund, at Skibets Besæining ikke har aflagt den pligtige Søforklaring, men først efter Sagens Anlæg har givet Møde som Vidner.

D. F. D. S. maa derimod dømmes efter Paastanden, saaledes at Sagens Omkostninger — ogsaa under Hensyn til den Ulejlighed, Selskabet har forvoldt Citanten ved vidtløftige Vidneafhøringer om Ting, der for en stor Del maatte være Citanten uvedkommende — ikke findes at kunne bestemmes til mindre end 400 Kr.

Literatur.

A. H. M. Rasmussen: Skibsmotorlære.
G. E. C. Gads Forlag, Kjøbenhavn 1909. 195 Sider.

Vi har modtaget »Skibsmotorlære«, udarbejdet af Underdirektør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen, og udgivet ved Foranstaltning af Ministeriet for Handel og Søfart. Forfatteren, hvis anseede Navn og anerkendte Autoritet paa Maskinvæsnets Omraade borger for, at her foreligger et godt og betydeligt Arbejde, fremhæver i sit Forord, at Beskrivelsen af de forskellige Gas- og Vædskemotorer hidtil har fundet Plads i sammentrængt Form i Maskinlærebøgerne mellem andre Drivmaskiner. Disse Motorers Anvendelse og da navnlig deres Benyttelse til Fremdrivning af Fartøjer er imidlertid nu saa almindelig, at Udgivelsen af en Lærebog udelukkende omfattende deres Indretning, Virkemaade og Betjening maa anses for belimelig.

Lærebogen omtaler saavel de her i Landet og da særlig i Fiskerflaaden i stor Udstrækning benyttede Petroleumsmotorer, som ogsaa saadanne typiske Benzinmotorer, der særlig finder Anvendelse i Lystfartøjer, Kapmotorbaade m. fl., samt endvidere forskellige Sugegas- og Forbrændingsmotorer. Foruden selve Motorerne med deres Gangsætnings- og Omstyringsmidler, Aksler, Skruer og andre Enkeltheder omfatter Beskrivelsen del øvrige Tilbehør, saasom Tankene med deres Rørledninger, Tændingsmidlerne med lav- og højspændt Strøm m. m., endvidere de hyppigst anvendte Bremses til Bestemmelse af Motorens Hestkraft, forskellige Motorfartøjstyper o. s. v. I Tillæget findes nogle Oplysninger om Maal og Vægt samt Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. med tilhørende Bekendtgørelser; særlig saadanne Bestemmelser som vedrører Motorer.

Lærebogen vil kunne benyttes ved Forberedelsen i Motorlære til en Motorpasserprøve, som agtes indført samtidig med, at ny Eksaminer for Maskinister træder i Kraft. Bogen er forsynet med c. 150 Tegninger og koster uindbundet 3 Kr. og i stærkt Bind Kr. 4,25 pr. Ekspl.

Fyrenes Brændetid.

En Henstilling til Fyrvæsnet.

Vi har modtaget følgende:

Tillad mig igennem *Dansk Søfartstidende* at anmode vort udmærkede Fyrvæsen om en lille Ændring i vore Fyrs Brændetid, der vilde være til Gavn og Glæde for mange.

De danske Fyr brænder som bekendt fra $\frac{1}{4}$ Time efter Solnedgang til $\frac{1}{4}$ Time før Solopgang. Denne Brændetid er som Regel paa vore Breddegrader med det lange Tasmørke fuldt forsvaret, men i den mørke Tid kan den undertiden være meget uheldig for os, der benytter Fyrene som Vejledning.

Paa en »sur«, overtrukket, graa, stærk diset eller regnfuld Vinterdag, hvor man kan se langt nok, løbende fuld fart, til at undgaa Kollision, ser man ikke et Fyrtaarn paa Land eller et Fyrskib ret langt, hvorimod vore kraftige Fyr kan »ose« betydeligt længere igennem Disen, end man kan se faste Genstande.

Under saadanne Omsændigheder kan det hændes, at man paa Grund af det faktiske Mørke, der hersker, og af Sikkerhedshensyn har ment det nødvendigt at tænde sine egne Lanterner $\frac{1}{4}$ Time eller mere før Solnedgang, og det kan da være en lang Tid at vente til $\frac{1}{4}$ Time efter Solnedgang paa at faa et Fyr at se, da man i Mellemtiden maaske ikke kan se hverken Land, Taarn eller Fyrskibsskrog. Paa saadanne Dage kan det jo være mørkere $\frac{1}{2}$ Time før Solnedgang end paa klare Dage $\frac{1}{2}$ Time efter samme. At det paa vigtige Steder som Skagen, Trindelen etc. kan være af afgørende Betydning om Fyrene bliver tændt $\frac{1}{4}$ Time før eller senere, behøver jeg ikke her nærmere at illustrere, da det vil være vel kendt af enhver Sømand.

Fyrvæsnet vilde derfor gøre en god Gerning ved at beordre Fyrene paa saadanne Dage tændt senere ved Solnedgang og slukket tidligst ved Solopgang. En saadan Forandring fordrer jo ikke forudgaaende Avertieren. Jeg haaber at ovenstaaende ikke vil blive optaget som Kritik af vort udmærkede Fyrvæsen men som en ærbødig Henstilling nu, da den »sure« Aarstid atter er inde.

R. Gøtsche.
Fører af S/S. »Pensylvania«.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Forholdene i sidste Uge været vedvarende elendige, og for de i Udlandet beliggende Sejlere har Rederne, for ikke at være tvunget til at sejle hjem i Ballast, maattet akceptere meget lave Fragtrater ogsaa med Forsejling til Ladeplads, og Markedet er for Øjeblikket nærmest at betegne som tomt, medens der fremdeles er flere ubefragtede Skibe, som tvungen af Forholdene maa lægges op. Trafiken paa Sydbotten maa betragtes som indstillet. Tyskland og Rusland samt Sydsvrig har intel at byde paa. Danmark har enkelt mindre Kornlast af bestemt Størrelse. Vestsverig er tom, og Østnorge byder saa lave Rater for sine enkelte Is- og Trælaster, at de ikke lønner sig at forsejle efter. Rederne taber ikke noget ved Oplægning under de elendige Forhold, men for Besætningernes Skyld maa en saa tidlig Oplægning beklages, særlig da Skibene kom sent i Fart. Returfragter Vest fra holder sig uforandret i Raterne, og der slutes fremdeles ballastgaaende efter Kul og Foderstoffer.

Hvad de mindre Skibe angaar, da er der absolut ingen Forandringer at spore siden sidste Beretning. Tyskland er stadig meget sparsomt med Udbud af Ladninger og med Hensyn til Raterne, da er de saa lave, at de vel næppe kommer lavere paa denne Aarstid, hvor Skibene nu yderligere er bebyrdet med Ekstrapræmie til deres Assurance. Vi kan forøvrigt kun henvise til Meddelelserne i forrige Uge samt tilføje, at Stettin, hvorfra er sluttet for Rug til 4 M., ogsaa er ret mal, og flere Skibe har maattet gaa til de nærliggende Pladser som Wolgast og Anklam af Mangel paa Ladninger fra Stettin. Sverig og Danmark er ligeledes uden væsentlige Forandringer; Kjøbenhavn sluttede bl. a. Hvede til Nakskov 11 Øre, Majs til Vejle 10 Øre.

Generalforsamlinger.

C. K. Hansens Dampskibsselskaber

holdt d. 13. ds. ekstraordinær Generalforsamling. Højesteretsadvokat Halkier dirigerede.

Dannebrog.

Den korresponderende Reder, Grosserer Robert Hansen meddelte, at der var sket en Udvidelse af Selskabets Flaade, idet man havde købt Dansk Dampskibsselskabs tre Skibe til en Sum af 945,000 Kr. Af disse Skibe skulde Dannebrog overtage det ene, »Otto Rud«, til en Pris af 315,000 Kr. Han foreslog derpaa, at Generalforsamlingen bemyndigede den korresponderende Reder til at optage et Laan paa indtil 50 pCt. af Skibenes bogførte Værdi mod Pant i Skibene.

Paa given Foranledning oplystes det, at Skibene lastede over 2,400 Tons, var to Aar gamle og særdeles vel vedligeholdte. Skulde de bygges nu, vilde de koste c. 355,000 Kr. De havde i sin Tid kostet 422,000 Kr.

Forslaget vedtoges derpaa enstemmigt.

Dampskibsselskabet af 1896.

Den korresponderende Reder gav Meddelelse om Købet af to af Dansk Dampskibsselskabs Skibe, »Ove Gjedde« og »Henrik Bjelke«. Han foreslog derfor, at den korresponderende Reder fik Bemyndigelse til at optage et Laan paa indtil 50 pCt. af Skibenes bogførte Værdi mod Pant i Skibene.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Neptun.

Den korresponderende Reder, Grosserer Robert Hansen, meddelte, at Firmaet C. K. Hansen fra 1. Oktober havde overtaget Ledelsen af Rederiet H. Kirschnier & Co. i den Hensigt at danne en Sammenslutning mellem dette Selskab og Selskabet Neptun. Sammenslutningen skulde begynde 1. Januar. Selskabet Kirschnier & Co. ejer fem Skibe, der paa et enkelt nær er ny, gode og velholdte. Selskabet Kirschnier & Co. skulde for disse have 500,000 Kr. i Aktier i Neptun samt kontant 100,000 Kr., hvorhos Neptun overtog en Partialobligation paa 650,000 Kr. Den samlede Købepris blev saaledes 1,250,000 Kr.

I den Anledning henstillede man til Generalforsamlingen, at den bemyndigede den korresponderende Reder til at optage et Laan paa indtil 50 pCt. af Skibenes bogførte Værdi mod Pant i Skibene.

Forslagene vedtoges enstemmigt.

Havarier og Forlis.

Gertrud, Kuf, der, som meddelt, kom paa Grund ved Korsnøb, er af Svitzers bragt flot og ind til Rodvig.

Union, Skonnert af Marstal, er d. 13. ds., paa Rejsen fra svensk Havn til Faaborg med en Ladning Kalkmel, kemmet paa Grund ved Ulfsdale.

Moen, Dpsk. af Vejle, er d. 13. ds. strandet ved Hjelmen. Mandskabet landsat.

Gladan, Galease, er d. 13. ds. strandet ved Hornbæk og løbet fuld af Vand. Bliver sandsynligvis Vrag.

Dehora, svensk Jagt, er d. 13. ds. strandet ved Vejro. Besætningens Skæbne ukendt.

En Jagt, ladet med Cement, paa Rejse fra Mariager til Vejle, er d. 13. ds. strandet paa Nordsiden af Thunø. Besætningen er reddet.

En Galease fra Aarhus, paa Rejse fra Maarup til Kjøbenhavn med en Ladning Kartofler, er d. 13. ds. strandet ved Thunø. Besætningen er reddet.

Fjælstaunin, Galease af Vang, er d. 13. ds., paa Rejsen fra Bornholm til Kjøbenhavn med en Ladning Sten, kommet paa Grund ved Dragør.

Wasa, Skonnert af Fingholm, er d. 13. ds., paa Rejsen fra Herösand til Kjøbenhavn med en Ladning Ved, kommet paa Grund paa Sydspidsen af Amager og løbet fuld af Vand. Mandskabet landsat af Svitzers.

Kirstine Marie, Jagt af Kjerteminde, er d. 13. ds. strandet ved Hjaruø.

Anna Loeper, Motorskonnert af Rugenwalde, paa Rejse fra Stolpe munde til Aarhus med en Ladning Rug, blev af Stormen d. 13. ds. i Aarhusbugten drevet ned mod Bølgebryderen ved Aarhus Havn, hvor den fuldstændig kustes. Af Besætningen blev Kaptajnen og Skibsdrengen reddet, hvorimod Styrmanden druknede. Skibet er fuldstændigt Vrag.

Vejle, Dpsk. af Aalborg, er d. 13. ds. strandet paa Hjelmen. Svane, Kvase af Bogense, er d. 13. ds. strandet ved Æbelø. De tre Søskende, Kvase af Bogense, er d. 13. ds. strandet ved Bogense.

Paa Adelhagen er der d. 13. ds. strandet to Fiskekuttere fra Greuaa; ligeledes er der ved Aarhus, langs Kysten drevet en Del

Fiskerbaude og Joller i Land og er kuust. Ved Gyllingøes er en tysk Galease strandet; ved Endelave er tre Kvaser drevet paa Land og ved Snapton to Kvaser.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Fans i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Eneste Specialitets-Værksted for

Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: Poseidon.

Lovstræde 9.

Telefon 6026.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staalrosser, Koojer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Seuhert, ank. Antwerpen 11./11. — Alexandra, Nielsen, afg. Pera 14./11. til Rodosto. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 8./11. — Anglo Dunc, Wiencke, ank. hertil 13./11. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Petersborg 13./11. til Riga. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 2./11. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 5./11. hertil. — Arno, Strubberg, afg. Petersborg 13./11. til Rotterdam. — Aurora, Fischer, afg. Petersborg 14./11. til Pernau. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Petersborg 13./11. til Riga. — Beira, Lunge, ank. Lissabon 12./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 13./11. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Quessant 10./11. hertil. — Christian IX, Holm, ank. London 7./11. — Dagmar, Bogvad, afg. herfra 13./11. til Riga. — Douro, Søberg, ank. hertil 13./11. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 10./11. — Florida, Andersen, ank. hertil 4./11. — Garonne, Kromann, afg. Bordeaux 14./11. hertil. — Georgios I, Sorensen, afg. herfra 14./11. til Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9./11. — Hengest, Munk, pass. Brunshüttel 13./11. til London. — Hjel, Sorensen, ank. hertil 12./11. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Savona 11./11. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 14./11. hertil. — Kasan, Hansen, afg. London 13./11. til Aarhus. — Kentucky, Andersen, afg. Kristiania 2./11. til Boston. — Kiev, Jorgensen, afg. Antwerpen 14./11. til Reval. — Kusk, Gommesen, ank. Dunkerque 14./11. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 13./11. til Hull. — Loire, Craignou, afg. Kotka 12./11. til La Rochelle. — Louise, Kruse, afg. Dunston 13./11. til Genoa. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 12./11. til Boston. — M. G. Melchior, Hardt, ank. hertil 15./11. — L. P. Holmblad, Jousen, ank. Antwerpen 2./11. — Morso, Svan, ank. hertil 11./11. — Moskø, Rasmussen, ank. hertil 15./11. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Smyrna 13./11. — Nordjylland, Jacobsen, afg. Riga 13./11. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Riga 14./11. til Dunkerque. — Omsk, Harder, ank. Hull 12./11. — Osear II, Hempel, afg. New York 11./11. til Kristianssand. — Pennsylvania, Gotsche, afg. New York 10./11. til Filadelfia. — Perm, Christensen, afg. herfra 13./11. til Libau. — Pregel, Iversen, ank. Dunkerque 14./11. — Saga, Wiberg, afg. Swansea 10./11. til Marseille. — Saxo, Gotthardt, ank. Pillau 12./11. — Seine, Damp, afg. Dunkerque 12./11. hertil. — Texas, Lissner, afg. Funchal 7./11. til Hull. — Thyra, Jorgensen, afg. Bergen 13./11. til Trondhjem. — Tiber, Bech, ank. Abu 9./11. — Tyr, Thanning, ank. hertil 15./11. — United States, Wulff, afg. Kristianssand 6./11. til New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 15./11. — Karin, Ryberg, ank. hertil 11./11. — Vadso, Paulsen, afg. Liverpool 13./11. til Swansea.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gullport 7./11. — Michael Onthoukoff, Harboe, afg. Konstantinopel 11./11. til Galatz. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Swansea 7./11. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Preston 29./10. — Helmer Moreh, Thorsø, ank. Cardiff 5./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Riga 12./11. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Libau 12./11. til London. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 1./11. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Ghent 12./11. til Stettin. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 9./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 11./11. — Newa, Dahl, afg. Bilbao 10./11. til Haifa.

Vesterhavet. Dagmar, Mathiasen, ank. Kalundborg 10./11. — Nerma, Schiff, afg. Hudiksvall 10./11. til Havre. — Alfa, Lauritzen, afg. Memel 13./10. til Bälskärsuäs. — Laura, Pedersen, ank. Luleå 9./11. — Hebe, Gregersen, ank. Pernau 12./11. —

Johanne, Thøgersen, afg. Liverpool 10./11. til Kotka. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Königsberg 12./11. til Sundsvall. — Niobe, Jessen, afg. Hudiksvall 11./11. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Odense 10./11. — Nautik, N. Nielsen, ank. Sevilla 12./11. — Nordsoen, Skou, ank. Jacobstad 11./11. — Nexos, Basse, ank. Petersborg 11./11. — Gerda, Iversen, afg. Sevilla 11./11. til Saffi. — Ellen, Hansen, er afg. fra Belfast til Granton. — Fylla, Christensen, ank. Domsjø 11./11. — Cito, Jepsen, ank. Wiborg 11./11.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Great Yarmouth 1./11. — Nelly, Clausen, ank. Gefle 7./11. — Fanny, Eriksen, afg. Lübeck 10./11. til Petersborg. — Lilly, Nielsen, afg. Hernösand 11./11. til Nantes. — Alexy, Lorentzen, afg. Åbo 9./11. til Königsberg. — Dagny, Sørensen, ank. Kramfors 7./11. — Mary, Bang, ank. St. Brieux 4./11.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Petersborg 6./11. — Russia, Poulsen, afg. Sundsvall 5./11. — Carl Hecksher, Starek, ank. Ostende 3./11. — Dania, Petersen, afg. Leith 9./11. — Normannia, Eriksen, ank. Rouen 8./11. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 30./10. — Canada, Jespersen, afg. Newport Mon 7./11. — Livonia, Lindberg, afg. Petersborg 5./11.

Østerseen. Cimbria, Poulsen, afg. Newport News 11./11. — Patria, Damm-Larsen, ank. Antwerpen 10./11. — Gratia, Sørensen, ank. Houffleur 6./11. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 8./11.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Leer 11./11. — Gallia, Nielsen, ank. South Shields 11./11. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Petersborg 4./11. — Sarmatia, Pedersen, ank. Bona 6./11. — Kotonia, Rasmussen, ank. Calais 30./10.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Grangemouth 11./11. — Granaria, Nielsen, ank. Rotterdam 8./11. — Carbonia, Mathiasen, afg. Libau 5./11. — Estonia, Winckler, ank. Penarth 9./11.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Rotterdam 10./11. — Selandia, Troensegaard, afg. Grangemouth 12./11. — Secalia, Jensen, ank. Libau 2./11. — Frumentia, Andersen, afg. Novorossisk 28./10. — Boscia, Skovgaard, ank. London 8./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Kjøbenhavn 11./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Petersborg 9./11. — Brattingsborg, Suenson, ank. Rouen 11./11. — Flynderborg, Palm, afg. Boues 9./11. til Libau. — Fredensborg, Fischer, ank. Windau 8./11. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Petersborg 4./11. til Cardiff. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Petersborg 6./11. — Kronborg, Jensen, afg. Huelva 10./11. til New York. — Rosenborg, Schultz, afg. Flensburg 10./11. til Petersborg. — Skauderborg, Jensen, afg. Huelva 12./11. til Nantes. — Stegelborg, Lund, afg. Hartlepool 13./11. til Kjøbenhavn. — Stjerneborg, Lund, ank. Windau 9./11. — Søborg, Hansen, ank. Huelva 9./11. — Uranienborg, Schmidt, ank. Hernösand 7./11.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Tyne 30./10. — Klampenborg, Winther, afg. Libau 9./11. til Rotterdam. — Marselisborg, Larsen, afg. Geuitchek 26./10. til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, ank. Tyne 5./11. — Skodsborg, Agerlin, ank. Algier 11./11. — Tuborg, Schmidt, ank. Terneuzen 4./11. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Riga 4./11. — Vordingborg, Palsbo, afg. Methil 10./11. til Kalundborg.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Petersborg 5./11. til Boness. — Dansborg, Kühl, ank. Memel 9./11. — Jægersborg, Larsen, ank. Brahestad 1./11. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./11. — Taarnborg, Matzen, ank. Libau 7./11.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Kjøbenhavn 13./11. til Windau.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Uleåborg 4./11. til London.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Windau 5./11. til Barry.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Esbjerg 10./11. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Grangemouth 11./11. til Kjøbenhavn.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Methil 10./11. til Korsør.

Rossia. Generalkonsul Elissojeff, Kofoed, afg. Petersborg 7./11. til Ghent.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Hamburg 10./11. til Grimsby. — Fulton, Jørgensen, ank. Pertusola 2./11. — Newton, Andersen, afg. Pertusola 2./11. til Antwerpen. — Nivings-ton, Sveudsen, ank. Windau 9./11. — Washington, Nielsen, afg. Sønderborg 11./11. til Windau.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Gortsen, pass. Tarifa 12./11. for Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 30./10. til Port Said. — Cathay, Kruse, pass. Perim 9./11. for Suez. — Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 29./10. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Middlesborough 12./11. — St. Croix, Jensen, afg. Ant-

werpen 4./11. til Genua. — Bandon, Thomsen, ank. Port Soudan 7./11. — Pungan, Knudsen, afg. Singapore 13./11. til Suez. — Samui, Licht, afg. Port Said 11./11. til London. — Bintang, Juul-Hansen, afg. Funchal 6./11. til Capetown. — Cambodia, Christensen, afg. Delagoa Bay 30./9. til Christmas Island.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 8./11. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 6./11. til St. Thomas.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 11./11. — Helene, Sørensen, afg. Riga 11./11. — Agnete, Farup, ank. Reval 9./11. — Hermia, Hansen, afg. Methil 9./11. — Alice, Schultz, afg. Tyne 10./11.

Urania. Ekliptika, Henningsen, afg. Nordmaling 12./11. — Urania, Clausen, ank. Blyth 12./11.

Nordseen. Nordland, Møller, afg. Antwerpen 10./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 8./11. — England, Andersen, ank. Esbjerg 11./11. — Rusland, Madson, ank. Hull 9./11.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Annette Furnes, Larsen, afg. Petersborg 12./11.

Europa. Europa, Hansen, ank. Dunkerque 6./11. — Tyskland, Danstrup, afg. Rotterdam 9./11. — Belgien, Nielsen, afg. Swinemünde 10./11.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Libau 5./11.

Nykjobing Mers Dampskibsselskab. Nykjøbing, Liehmann, afg. Thisted 13./4. til Boness.

Skandia. Gullfaxe, Ankersen, afg. Riga 11./11. til Wartsnla. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Libau 9./11. — Rimfaxe, Faber, afg. Helsingør 13./11. til Kotka. — Schach Steenberg, Theil-land, afg. Trångsund 13./11. til Lübeck.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Neufahrwasser 13./11. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Rotterdam 10./11. — Martha, Christensen, ank. Tyne Dock 14./11. — Elna, Ratje, afg. Arzew 13./11. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 13./11. — Simone, Møller, afg. Tunis 9./11. — Jeanne, Löffler, afg. Tyne 11./11. — Vera, Risø, ank. Bona 13./11. — Daisy, Lagesen, afg. Rouen 12./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Ghent 14./11. — London, Bon, ank. Boues 31./10. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 13./11. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 12./11. til Velzen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Philippeville 12./11. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Petersborg 11./11. til Hull. — Roma, v. Thuu, ank. Methil 11./11.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Barry 11./11. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Emden 11./11. — Lars Kruse, Mathiasen, afg. Kjøbenhavn 12./11. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Raumo 14./11. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Ghent 11./11. — G. Koch, Jørgensen, ank. Stockholm 10./11. — Hans Tavsén, Klanborg, afg. Wiborg 14./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Petersborg 10./11. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Windau 12./11. — I. D. S. Adolph, Poulsen, ank. Libau 11./11. — Alfred Hage, Møller, afg. Rotterdam 13./11. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Aarhus 10./11. — Ajax, Brøsen, afg. Libau 13./11.

Frem. Ansta, Bagger, ank. Methil 14./11. p. R. t. Kjøbenhavn. — Freja, Nielsen, afg. Malmö 13./11. til Riga. — Vera, Thing, ank. Libau 10./11.

Thore. Sterling, Nielsen, ank. Reykjavik 11./11. — Ingolf, Schiøtz, afg. Thorslavn 13./11. p. R. t. Kjøbenhavn. — Kong Helge, Olsen, ank. Kjøbenhavn 14./11.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Prinsesse Marie, Petersen, ank. Autofagasta 2./11. — Thora, Thomsen, ank. Santos 4./11. — Mærdor, Mørk, ank. Cadiz 7./11.

Ero. Haus og Ruth pass. St. Catherine's Point 8./11. vestg. — Arken, Christensen, ank. Cadix 10./11. — Niels, Caspersen, pass. Terneuzen 11./11. for Ghent. — Industri, Raahauge, ank. Patras 10./11. — Hermod, Dreimann, er afg. fra Rorvig til Blyth. — Bølgen, Friis, ank. Kjøbenhavn 9./11. — Astræa, pass. Lizard 6./11. ostg. — Kirstine, Rasmussen, ank. Sidinge 10./11. — Rise, Bager, ank. Kragerø 11./11. — Ludvig Brausen afg. Antwerpen 10./11. til Plymouth. — Hobo, Nymann, afg. Randers 12./11. til Libau. — Vega, Hansen, ank. London 10./11. — Harris, Thorsteinson, ank. Belfast 11./11. — Alfa pass. Dover 10./11. vestg. — Ellen, Lauritzen, ank. Rudkjøbing 12./11. — Ofelia, Clausen, afg. Newfoundland 22./10. til Lissabon f. O.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 16. November 1909. — So- og Handelretsdomme. — Literatur. — Fyrenes Brændetid. — Frøgtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

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, (h.v. Skibsfører. Autoriseret Forhryningsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Kjøbenhavns
Navigationsskole
er flyttet til
Ny Toldbodgade 3
Hj. af St. Annæ Plads
Telf.: Palæ 123 x.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Hill-Madsen^o
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtigt og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldavik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,
Skibsmæglere & Speditorer.
Etabl. 1831.
Kotka, Finland.
Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.
Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,
Helsingfors (Finland)
Skibsmægler
Telegr.-Adr.: „Holmströmer.“
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshande
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Edw. Lagerqvist,
Åbo (Finland)
Skibsmægler.
Telegr.-Adr.: „Baltcon.“
„Lagerqvist.“

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“
har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles 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 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: V. KROGH.
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 89.

Kjøbenhavn, Fredag den 19. November 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Enøforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvvm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slånger 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. Frilagter Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prisliste.

 **Julius F. Schierbeck**
 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
 Enøforhandler af **Talfuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Dampskibsførere

Til et solidt, reorganiseret Dampskibsselskab, hvis Flaade bestaar af omtrent nye, større Baade, søges 6 rutinerede Førere, der hver maa kunne overlage Aktier til et Beløb af Kr. 25,000. Billet, mrk.: »397«, modtager dette Blads Kontor.

Adr.: St. Anne Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træslibunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**
 Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
 Telefon 5601
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

DANSKE LLOYD, SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinsier samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.
 Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Speditlon
St. Petersburg
 og
Narva (Hungerburg)
 (Rusland)
 Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

De private Assurandeurer lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

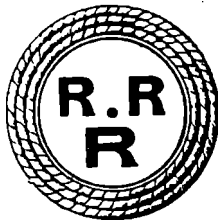
THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: »CHANNEL, Cardiff«, — »CHANNEL, Barry«, — »CHANNEL, Newport«, — »CHANNEL, Sharpness«.
 These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co.** 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Berg & Larsen
forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

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.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1748.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibsmøde.



Randers Rebslaaeri

Randers
anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

LUC. MULDER

Schiffswerft
Martenshoek gamle Hoogezand, Holland
empfehlte sich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner, Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor, Böte-
Tjalken, Leichter u. s. w.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørages.

**Det private Skoleskib
„Georg Stage“,**

udsendes paa Togt den 1. April. Selvskreven Ansøgning
indsendes inden 1. Marts, Adr.: Højbroplads 6². Ansø-
ningen skal indeholde Elevens Navn, Forældres eller
Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke. Endvidere
Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest ogsaa for
Syn og Farvesans m. m.

Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar.
Alt om Bord er frit; Uniformen betales med 75 Kr.
Svar paa Ansøgningen sendes 1ste Marts. Antages
Ansøgeren vil han faa tilsendt et Sæt Tøj.
Trængende Elever kunne ansøge om Hjælp til Paa-
klædningen.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Nyhed!

A. H. M. Rasmussen
Underdirektor ved Orlogsværftet

Skibsmotorlære

Pris 3 Kr., indb. 4 Kr. 25 Øre

Faas gennem Bogladerne.

G. E. C. Gad

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

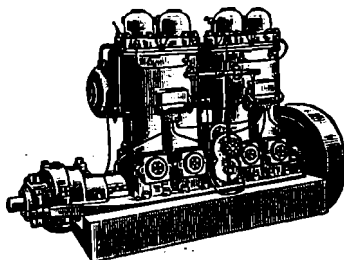
St. Kongensgade 32, 1.

Trædes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim'
i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhavn. Telefon-Nr. 42



Lysekil Motoren „SKANDIA“

er den bedste og billigste
Skibsmotor.
Aarstilvirkning over 10 000 HK. —
Fartøjer af Staal og Træ
Lysekils mek. Værkstads A/B
(Skandinaviens
største Skibs- og Baadmotorfabrik.)
Ingeniør Helge Stabell
Hobrogade 10. København Ø.
Telf. Øbro 1938 x. Telegramadr. „Skibstabel!“

Look here!

A Navigator 35 Year of Age wants Situation ashore, either
in Denmark or abroad, speaks fluently Danish, English,
German, Spanish and Dutch.
Apply Molsgade Nr. 1², Aarhus.

N. Christensen.

God Skibshandel til Salg.

God Levevej.

Min Ejendom, hvori jeg i 43 Aar har drevet Urtekram-
og Skibshandel, ønskes paa Grund af Alder solgt til en driftig
Fagmand eller Skibsfører med nødvendig Kapital. Købesum
27,000 Kr. Henvendelse til

N. W. Peschardt

Vejle.

**Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.**

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Gløiefert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12-16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleumsmotorer.

Kjøbenhavn, d. 19. November 1909.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget følgende:

I Anledning af de Klager, der fra Skibsfartens Side har været fremsat angaaende Fjærnelser af Kobbergrundens Fyrskib, og Ønsket om igen at faa et Fyrskib eller en kraftig Fløjtetønde udlagt ved denne Grund har Fællesrepræsentationen tilskrevet Dansk Sejlskibsrederi-Forening følgende:

»Under Henvisning til tidligere Korrespondance med den ærede Forening skal Repræsentationen herved meddele, at den har rettet Anmodning til Marineministeriet om, at Spørgsmaalet om Udlægning af et Fyrskib eller en Lydtønde ved Kobbergrunden til Erstatning for det Fjærnede Fyrskib maa blive gjort til Genstand for Ministeriets Overvejelse, og at de Ønsker med Hensyn til dets Ordning, der er fremsat, saa vidt mulig maa blive imødekommet.

Repræsentationen har derefter fra Marineministeriet modtaget Meddelelse om, at man paa Grund af de store Fordringer, der paa det nu forelagte Budget allerede er stillet til Belysning og Afmærkning af Farvandene, ikke kan søge Midler til at imødekomme de nævnte Ønsker, men at man skat have sin Opmærksomhed henvendt paa Sagen, naar der bliver en Fløjtetønde ledig fra en anden Station.

Trafikken gennem Suez-Kanalen. Den almindelige Nedgang i Verdenshandelen i Aaret 1908 har nødvendigvis ogsaa bragt Nedgang i Skibsfarten, der talræssig er kommet til Udtryk ved Tilbagegangen i Trafikken gennem Suez-Kanalen, skriver »Das Schiff«. Kanalen benyttedes i 1908 af 3,795 Dampere med tilsammen 13,633,283 Tons imod 4,267 Dampere med tilsammen 14,728,434 Tons i Aaret 1907. Tilbagegangen udgjorde saaledes 472 Dampere med over 1,000,000 Tons. Af disse 3,795 Skibe var 2,762 Fragtdampere (derimellem 72 i Ballast), 947 Postdampere og 86 Krigsskibe og Transportdampere. I Kanalafgift blev der hævet 108,413,410 Fres. Suez-Kanal-Selskabets Brutto-Indtægt var 7,586,686 Fres. mindre end i 1907. Den imod det foregaaende Aar formindskede Dampskibstrafik gennem Suez-Kanalen har især ramt England, idet Antallet paa de engelske Skibe, der benyttede Kanalen, er formindsket med 418 med tilsammen 1,193,066 R.-T. Derimod voksede Trafikken for hollandske Skibes Vedkommende med 23 (111,891 R.-T.), for tyske med 4 Skibe (56,856 R.-T.), for russiske Skibe med 12,470 R.-T. og for franske med 3 Skibe (8,334 R.-T.). England indtager dog med 2,233 Skibe (8,302,802 R.-T.) fremdeles Pladsen som Nummer ét. Derefter kommer Tyskland med 584 Skibe (2,310,507 R.-T.), Frankrig med 242 Skibe (743,980 R.-T.), Østerrig-Ungarn med 107 Skibe (387,546 R.-T.), o. s. v. Efter et større Spring følger saa Japan, Rusland, Italien, Danmark og Tyrkiet. Resten falder paa De Forenede Stater, Grækenland, Portugal, Brasilien og Siam.

Ogsaa Passagertrafikken viste en Nedgang i 1908 imod det foregaaende Aar. Antallet af Passagerer var i 1908 218,785 imod 243,850 i 1907.

I de første ni Maanedes af 1909 er Suez-Kanalen befaret af 3,122 Skibe. Indtægten beløber sig til 88,868,099 Fres. imod 80,102,086 Fres. forrige Aar.

11,000 Sm. i Ballast. Tendensen til at gøre lange Rejser i Ballast for at opnaa Fragt er vokset betydeligt efter Indførelsen af de moderne, store Fragtdampere paa 6,000 Tons Dødvægt eller mere, og Ture paa 5,000 Sm. uden Last er blevet forholdsvis almindelige, skriver »Shipp. Gaz.« Det vil dog vist blive vanskeligt at slaa den Rekord, som en Damper, der er blevet fragtet til at hente en Ladning i Syd-Australien, vil sætte paa dette Omraade. Den vil gøre hele Rejsen fra England til Adelaide, der udgør c. 11,000 Sm., i Ballast. Saa forbedrede er

imidtild Nutidens Trampdampere blevet med Hensyn til Bæreevne og økonomisk Drift, at det er temmelig sikkert, at den Rate af 27 sh, til hvilken Certepartiet er blevet sluttet, vil give Rederne et passende Udbytte, naar den lange Rejse er fuldført.

Vi har modtaget følgende:

Under mit Ophold i Riga i Oktober dette Aar, blev der af min Mægler dersteds tilbudt mig en Ladning Brædder fra Riga til Bremen til en Fragt af 23 à 24 Mark pr. Stdr. Jeg bad Mægleren om at forespørge hos Affaderen, om der var Adresse paa den Ladning, hvortil blev svaret Ja. Da der var Haab om at faa en Ladning Korn til Danmark eller en svensk Sundhavn til 13 à 14 Mark, hvilket var betydelig bedre, vilde jeg ikke straks akceptere Brædderne.

Imidlertid erfarer jeg, at en Mægler Rejman i Riga havde skrevet til min Reder og tilbudt ham samme Last Brædder; men til en Fragt af 29 à 30 Mark pr. Sidr., fri for Adresse. At den Rate den Gang kunde opnaas er en grov Usandhed, hvilket kan bevidnes af flere Skibsførere.

Da Hr. Rejman imidlertid tidligere har haft Skibet at befragte, men var gaaet Glip af det denne Gang, har han aabenbart foretaget denne Manøvre for at hævne sig enten paa den ene eller anden Maade.

I. P. Olsen.

Fører af Skonnertbrig »Otto« af Svendborg.

Reddet Skibsbesætning. Da svensk 3/m. Skonnert »Donia«, Kaptajn Georg Petersen, d. 10. ds. om Natten ved 3-Tiden befandt sig udfor Königsberg, blev den ramt af tre Braadsøer, hvorved Dækslasten blev forskubbet, saa Skibet fik Slagside. Man søgte forgæves ved at kaste over Bord af Dækslasten at rette Skibet. D. F. D. S. Damper »Hjelm«, Kaptajn Sørensen, kom nu til, men den svenske Besætning vilde ikke gaa fra Borde, saalænge der var Haab om at redde Skibet. »Hjelm« forsøgte nu at slæbe »Donia« i Havn, men maatte opgive Forsøget, og d. 11. om Morgenen gik »Donia«s Besætning om Bord i »Hjelm«. Kort efter sank Skonnerten.

Losning af Korn i Antwerpen. I Antwerpen er, efter hvad der meddeles os, dannet et nyt Aktieselskab med en Kapital af 1,000,000 Fres., der senere vil blive forøget. Selskabet vil udelukkende beskæftige sig med Losning af Korn og har dertil bestilt to store Sugemaskiner, som vil gøre det muligt at losse de største Kornlaster i Løbet af faa Timer.

Alle de største Korn-Importører er interesserede i Foretagendet, som formentlig vil være til væsentlig Fordel for Rederierne, da det sikrer deres Dampere en meget hurtig Ekspedition i Antwerpen.

Administrerende Direktør er Hr. H. M. Gylsen.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 17. November. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten domte i Dag Skibsmaalings- og Registreringsbureauet i Kjøbenhavn til at registrere en i Fiskefartøjet »Marie Sofie« af Esbjerg d. 18. September d. A. foretaget Arrestforretning, som Bureauet havde næglet at registrere under Henvisning til, at Skibet, ved et ligeledes d. 18. September dateret Skøde, var bortsolgt af den tidligere Ejer.

Verdenskortet. London, 17. November. (Ritz. Bur.) Her samledes i Gaar Repræsentanter for den engelske Regering, Kolonierne og udenlandske Magter til en Konference, der skal drøfte Mulighederne for Fremstilling

af et Verdenskort efter et ensartet fælles System. Paa Regeringens Vegne bød Sir Charles Hardinge Konferencens Deltagere Velkommen og afgav Forsikring om, at Regeringen vilde stille sig velvilligt overfor alle Konferencens Forslag.

Norsk Damper opbragt. Washington, 17. November. Udenrigsministeriet erfarer, at Nicaragua har opbragt en Frugtdamper »Dictator«, der sejlede under norsk Flag, men som tilhørte det amerikanske Bluefields Company.

Tysk Søforklaring.

Over Damperen »Palomares« Uheld, der havde Spærringen af Kaiser Wilhelm Kanalen til Følge, er der blevet aflagt Søforklaring ved Kieler Amtsret. Af Kaptajnens skriftlige Beretning gengiver vi efter »Kieler Zeitung« følgende:

»Palomares« var afgaaet fra Riga til Antwerpen den 6. August med 700 Sldr. Brædder og Planker (hvoraf 170 Sldr. paa Dækket) og indtraf til Hollenau d. 9. August Kl. 5 $\frac{1}{2}$ Em. Efter at være kommen indenfor Slusen gik Damperen til Bunkerplads og indtog Kul. Kl. 11,55 om Natten tiltraadtes Kanalarten under Ledelse af en Kanal-leds og to Kanalbetjente. Skibet gik langsomt; det havde en Bagbords Slagside af 2 Grader. Kl. 12 $\frac{1}{2}$ om Natten lystrede det ikke mere Roret, men skar over imod den sydlige Kanalbred. Lodsens kommanderede fuld Kraft »Bak«, hvilken Ordre ogsaa straks blev udført, og dog var det ikke muligt at bringe Skibet tilbage i Farvandet, det stødte paa Grund. Ved at bakke med Maskinen kom det dog atter flot og fortsatte Rejsen. Kort Tid efter bemærkede imidlertid de Personer, som befandt sig paa Kommandobroen, at Skibet krængede mere og mere over til Bagbord, hvorfor Kaptajnen gav Ordre til at pejle Skibet. Omtrent samtidig (Kl. 12,55 om Natten) meldte første Maskinmester op til Broen, at der var trængt meget Vand ind i Fyrrummet. Kaptajnen bad nu Lodsens om at sætte Skibet paa Grund, men Lodsens svarede, at han vilde sejle videre til den næste Station. (Denne Samtale fandt Sted, da Skibet passerede Levensauer Højbro). »Palomares« krængede nu mere og mere Bagbord over, saa Kaptajnen saa sig foranlediget til endnu en Gang at bede Lodsens om at sætte Skibet paa Grund, da man ellers maatte befrygte, at Damperen vilde kæntré. Nu imødekom Lodsens Anmodningen, og da Forskibet stod fast paa Grund, befalede han at anbringe en Trosse paa Land fra Agterskibet, hvilket ogsaa skete. Ved den stærke Slagside havde Ladningen imidlertid forskudt sig, hvorved det blev umuligt at gøre Brug af Spillene. Damperen, der aabenbart var bleven læk ved den første Grundstødning, sank langsomt mere og mere, medens Agterskibet drejede sig over mod Kanalens Nordside og spærrede Passagen. Lodsens sendte nu en Kanalbetjent i Land, for at han gennem Telefonen skulde tilkalde to Slæbedampere fra Hollenau. Dette lykkedes dog ikke, da Telefonen var i Uorden, hvorfor Lodsens selv gik i Land for at tilkalde Hjælp. Efter en halv Times Forløb kom han igen og befalede nu Besætningen at forlade Skibet. Kaptajnen havde allerede da befaleet første Maskinmester at slukke Ilden under Kedlerne for at forebygge videre Ulykke. Først Kl. 3 $\frac{1}{2}$ om Morgenen kom Slæbedampere, men nu var det for sent, da Damperen ikke mere lod sig slæbe ind til en Side af Kanalen. Tidligere havde det maaske kunnet lade sig gøre.

Den 11. August Kl. 9 Fm. begyndte man at losse Dækslasten, og den 14. August Kl. 4 Em. var man færdig med Losningen, hvorefter Skibet den 15. blev rejst op. Dykkeren fandt nu to Lækager i Forskibet om Bagbord af 70 Centimeters Længde og 10 Centimeters

Bredde, som han lættede, hvorefter Skibet blev pumpet læns. Anden Skade fandtes ikke udenbords. Om Middagen blev Ror og Styregrejser eftersat og fundet i Orden, og Kl. 12 $\frac{1}{2}$ Em. blev »Palomares« bugseret bort fra Ulykkestedet af tre Slæbedampere, under Kommando af Overlodsens, for at blive bragt til Andorfer See. Bugseringen skete imidlertid saa hurtigt, at Damperen flere Gange skar ud fra den ene Side af Kanalen til den anden og derved en Gang tornede saa hæftigt med Agterstevnen, at Roret blev ubrugeligt. Efter Forestillinger af Kaptajnen anordnede Overlodsens da langsommere Fart. Paa Grund af den lille Rorskade blev Damperen nu ikke bragt til Andorfer See, men fortøjedes i Schirnauer See. Den 16. August blev Damperen slæbt til Hollenau af tre Slæbedampere. Rejsen til Antwerpen er efter Kaptajnens Sigende blevet umulig foreløbig paa Grund af Rorbekadigelsen.

Kaptajnen og Besætningen beedigede Søforklaringen.

Angaaende samme Sag skriver en Korrespondent til »Shipp. Gaz.«:

I Følge Artikel 14 i Reglerne for Besejlingen af Kaiser Wilhelm Kanalen har den Lods, som fører Skibet, Ansvar for Navigeringen gennem Kanalen og hæfter derfor for den Skade, som sker paa Grund af Forsømmelse fra hans Side. Da Skibet nægtede at lyste Roret, burde Lodsens ikke alene have ladet det styrbords Bovanker falde, men tillige et Anker fra Agterstevnen, hvorved Ulykken vilde have været undgaaet. Men et Anker ved Agterstevnen var slet ikke gjort klar, hvad det i Følge Reglernes Artikel 20 skal være, førend et Skib gaar ind i Kanalen.

Det var første Gang, at Skibets Kaptajn passerede igennem Kanalen, og han havde intet Kendskab til Kanal-Reglerne, da der ikke var leveret ham noget Eksemplar af disse, hverken ved Brunshüttel eller ved Hollenau. Af Forsigtighedshensyn antog han ved Brunshüttel og ved Hollenau en Kanalbetjent til at passe Roret. Han gjorde altsaa, hvad der kunde ventes af en forsigtig Sømand. Endvidere holdt han en særlig Mand klar ved det styrbords Bovanker, fordi han, uden at Lodsens havde gjort ham opmærksom derpaa, fandt det paa-kravet i saa smalt et Farvand. Om et Anker agter vidste han intet, da han som ovenfor nævnt ikke kendte Kanal-reglerne. Manglen af et Anker agter har især Betydning i denne Sag, fordi Skibet, dengang det skar ud, havde saa lille en Fart, at det kunde have været stoppet ved at lade et Anker falde agter, hvorved Ulykken var bleven undgaaet, i Særdeleshed da Stevnen, ved at man havde ladet det styrbords Bovanker falde, vilde have været holdt til Styrbord fra Bredden. I Følge Besætningens Vidnesbyrd blev enhver af Lodsens Ordre udført saa hurtigt som muligt, hvorfor der ingen Bebrejdelse kan rettes imod Besætningen. Lodsens og Kanal-Autoriteterne maa bære hele Skylden for Skaden.

Fartøjer af „armeret Beton“.

I August-Nummeret af det amerikanske Tidsskrift »International Marine-Engineering« findes der en interessant Artikel om Anvendelsen af »armeret Beton« eller Jernbeton til Fartøjer. Allerede de gamle Ægyptere byggede Nilfartøjer, der bestod af Vidjefletning overtrukket med en Art Lerjord. Samme Bygningsmaade bliver benyttet af det italienske Firma Societa Cemento Armato e Retino Gabellini i Rom, under Anvendelse af Staalstænger, Staaltraad og Beton. Man byggede i Italien først nogle smaa Robaade, hvormed man foretog Styrke- og Elasticitetsprøver. Efter to Aars Benyttelse paa Havet viste det sig, at Byggematerialet absolut

ikke blev angrebet af Søvandet, og at der ikke satte sig Vegetation paa del. Efter disse gunstige Erfaringer skred man til Bygning af større Fartøjer. Derefter byggede man tre Pontoner af 30 Fods Længde, 10 Fods Bredde og 3,5 Fods Højde; de var delt i seks Afdelinger efter Længden og blev forbunden med hverandre ved en stærk Platform paa stærke Dragere af Jernbeton og tjener nu som Byggedok for Nybygninger. Anden Bedding og Krananlæg behøves ikke til et Værft for Bygning af Jernbeton-Fartøjer. I Aaret 1905 blev der bygget en Lægger paa 150 Tons til Havnen ved Spezzia og det følgende Aar en lignende til den italienske Marine. For at prøve dennes Styrke blev den lagt langs en Kaj og paasejlet af en kraftig Slæbebaad. Udfaldet viste saa gunstigt et Resultat, at fire lignende Fartøjer af 60 Fods Længde, 17 Fods Bredde og 5 Fods Dybde straks blev bestilt til Marinen. Samtidig optog Firmaet Bygningen af Bropontoner, og det er for Tiden beskæftiget med at konstruere Jernbeton-Fartøjer med Motor-Drivkraft. Man behøver ikke uddannede Skibsbyggere for at bygge Fartøjer af Jernbeton. Bygningsmaterialerne bestaar af Cement, Sand, runde og fir-kantede Jernstænger samt grovere og finere Staaltraadsvær.

De særlige Fortrin, som gør sig gældende ved Jernbeton til Skibsbygningsbrug, er følgende: 1) Der behøves ingen kostbare Værfts- og Beddingsanlæg, og Byggematerialerne kan let og billigt skaffes til Veje overalt. 2) Reparationer er overordentlig simple og kan udføres i kort Tid. 3) Fartøjer af Jernbeton bestaar paa en vis Maade af ét kompakt Stykke og besidder derfor en overordentlig Elasticitet overfor lokale Beskadigelser; skønt dette ikke synes troligt, saa har Erfaringen dog bekræftet det. 4) Fartøjer af Jernbeton har meget lidt Gnidningsmodstand og kræver derfor kun en ringere Maskinkraft til Fremdrivningen. 5) Yderfladen, der bliver poleret ganske glat, bliver ikke som paa Jern eller Træ ru og bevokset i Tidens Løb, men derimod glattere og glattere. Det i Betonen indstøbte Jern ruster ikke, hvilket er paavist ved aarlange Prøver. Skibsskrøget kræver overhovedet ingen Vedligeholdelsesomkostninger, hvad der er et meget stort Fortrin lige over for Bygning af Jern eller Træ. 6) Beton optager ingensomhelst Fugtighed og er uimodtageligt for kemiske Paavirkninger (som Salt, Kali o. s. v.), hvorfor det yder en overordentlig Beskyttelse for Ladningen. 7) Flydende Ladninger kan beføres med største Sikkerhed. Beton er heller ikke udsat for Slid ved Afvaskning, Desinficering eller Udrogning. 8) Flodfartøjer af Træ trænger erfaringsmæssigt til en større Reparation efter fem Aars Tjeneste, hvorimod saadanne af Beton aldeles ikke har trængt til Reparation efter 8 Aars Tjeneste.

For Tiden bygger Gabellini-Selskabet et Antal Færger til de italienske Statsbaner til Transport af Jernbanevogne. Disse Fartøjer faar en Længde af 158 Fod, bliver bygget uden indvendig Beklædning, meget lave og af ringe Dybdegaende. De faar hver et Spor til seks Jernbanevogne. I Tyskland bygges der for Tiden i Frankfurt a/M. en saakaldt Kahn til Flodfart af Jernbeton, og i Paris blev der allerede ved Begyndelsen af forrige Aarhundrede bygget en Baad af Jernbeton, som siges at gøre Tjeneste den Dag i Dag.

I Følge en Notits i »Berlingske Tidende« støbes der for Tiden 14 mindre Pontoner af »armeret Beton«, som skal anvendes ved Ombygningen af Orlogsværftets saakaldte Hønsbro. Ogsaa til Orlogsværftets Flydekran er der bygget 4 Pontoner, hver 22 Meter lange, af dette Materiale. Hver Ponton vejer 20 Tons, hvorved der opnaas en større Stabilitet i Søgang, end det vilde være muligt at opnaa ved Anvendelsen af almindelige Jern- eller Træpontoner.

Fragtmarkedet.

Alle hjemgaaende Markeder ligger temmelig uforandret i Ugens Løb, Kulfragterne ligeledes, undtagen for Middelhavets Vedkommende, hvortil der tildels har været betalt en Kende højere Rater. Aarsagen dertil er nærmest den, at Sortehavet og omliggende Markeder holder sig paa et meget lavt Niveau. Novorossisk har saaledes sluttet til 6/9 »any«, 7/3 Hamburg for Byg, prompt, medens der til Rotterdam betalles 6/6 for blandet Kornlast. Donauen er slov paa Basis af 8/3 Dødvægt L. H. A. R. Kullaster fra Cardiff til Genua har været oppe paa 7/ for ikke for store Baade, og 5/6 à 5/9 betalles til Port Said. Østen har knapt fragtet saa livligt som de nærmest foregaaende Uger, men Raterne er omtrent de samme. For Bønner fra Dalny eller Vladivostock sluttedes nogle Januar—Februar Baade til 28/ resp. 29/, hvilket er 6 d. lavere, men senere er der igen fragtet til 28/6, resp. 29/6. For Ris fra Birma er Raten omkring 23/ til U. K. eller Kontinentet pr. Januar-Februar. Nordamerika er stille, hvorimod La Plata igen har vist mere Liv, og der betalles fra St. Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet indtil 13/ O. C. pr. December, 14/6 à 15/3 pr. 15. Januar—25. Februar, medens Bahia Blanca betalte 14/3 à 14/6 pr. Februar.

Østersøen har ikke saa meget at byde paa nu, da en Del Havne er lukket eller er lige ved det, men Raterne er kun en Ubetydelighed lavere end noteret i forrige Uge. Fra Riga noteres bl. a. 26/ D/B til Antwerpen, 28/ til Rouen, Hfl, 11½ til Holland, 22/6 à 23/ til Englands Østkyst, 25/ Cardiff eller Swansea. Kornlasterne er lidt knappere for Øjeblikket, men der siges at komme store Partier til Afskibning endnu fra de russiske Østersøhavne. Kulfragterne ind til Østersøen viser ingen Forandring.

Fra Sø og Land.

De ældste Skibe som flyder paa Vandet. En Korrespondent til »Shipp. Gaz.« omtalte fornylig i dette Blad et britisk Skib ved Navn »Apollon«, som formentlig værende blandt de ældste Skibe, som endnu eksisterer, idet det er bygget i 1837. Foranlediget herved oplyser imidlertid en anden Indsender til Bladet, at dette Skib maa betragtes som forholdsvis ungt i sammenligning med adskillige danske Skibe, som endnu gør Tjeneste. Han nævner blandt disse:

	Netto Tons	Bygget
Constance	27	1723
Marie	34	1776
Erik Hansen	49	1786
De tvende Brødre	74	1786
De fire Brødre	14	1794
Albertine	68	1794
Marie	21	1804
Thora Johanne	34	1807
Ehenezer	20	1810

og tilføjer, at de mindre af disse Skibe gaar i Østersøfart, medens de større regelmæssig befarer Nordsoen med al Slags Gods, derihlændt Granit og andre svære Ladninger. Sluttelig rejser Indsenderen det Spørgsmaal: Er disse Skibe de ældste, som flyder paa Vandet?

En Rejse paa over et Aar. For over et Aar siden — eller for at være nøjagtig, den 9. Oktober 1908 — sejlede det britiske Skib »Denbigh Castle« fra Cardiff bestemt til Mollendo, og da det endnu ikke i Slutningen af Oktober 1909 har naaet sit Bestemmelsessted, vil man se, at dets Rejse er i høj Grad udenfor det sædvanlige. For kort Tid siden er dette forsinkede Skib kommet paa Reassurance-Markedet, idet det for anden Gang, siden det for over tolv Maaneder forlod den engelske Havn, er blevet opført paa Listen over savnede Skibe. Den Del af Turen, som »Denbigh Castle« for Øjeblikket er paa, gaar fra Freemantle til Mollendo, og da den allerede har taget over tre Maaneder, maa man indromme, at det er noget bag efter sin Tid. For man vidste, at »Denbigh Castle« i Juni

Maaned var kommet ind til Freemantle for Provantering, havde det figureret c. fire Maaned paa Listen over savnede Skibe. I April var dets Reassurance-Præmie oppe paa 60 pCt., men da indløb der Efterretning om at Skibet var blevet præjet ved Cap Horn, staaende Øst efter, hvilket viste, at det havde opgivet Haabet om at naa sit Bestemmelsessted ad den sædvanlige Vej rundt Cap Horn og nu styrede den langt længere Vej tværs over det sydlige Ocean. Under Mangel af Proviant naaede det omsider til Freemantle, hvor det forblev i c. 14 Dage. Den 5. Juli forlod Skibet den vestaustralske Havn og havde da endnu en lang Rejse for sig til sit Bestemmelsessted.

Der er rimeligvis ikke mange Sejlskibe, der nu om Stunder i den Grad har været Offer for uheldige Omstændigheder som det ulykkelige »Denbigh Castle«. I Virkeligheden har det brugt over et Aar til sin Rejse til Amerikas Vestkyst; hvis det derimod havde haft ganske almindeligt Held, vilde det have naaet sit Bestemmelsessted, løst, ladet paany og have naaet Hjemmet igen i samme Tid.

En natlig Skibsbrand paa Havet. Fra Fiume skrives der til »Voss. Zeit.«: Den italienske Skonnert »Giovanni Luigi« var fragtet med 180 Tons Trækul fra Fiume til Ancona og anløb undervejs Havnen ved Pola for et kort Ophold. Kl. 10 om Aftenen, da Folkene netop skaffede, opstod der Ild i Kulladningen, og den Gasmængde, som havde samlet sig i denne, eksploderede. Høje Flamme slog i Vejret og belyste det oprørte Hav vidt omkring. En Løds allarmerede Havnekapitajnen i Pola, der uophødelig traf alle Forholdsregler for at redde Skibet; dog viste alle Havnebrandvæsnets Anstrængelser sig forgæves, saa man besluttede at bore Skibet i Sænk, efter at Mandskabet var reddet. En Torpedobaad fik Befaling til at beskyde den brændende Skonnert; men skønt alle Skuddene traf, bragte de dog ikke Skibet til at synke, da Projektilerne var for smaa. Torpedobaaden forte nemlig kun 47 Millimeters Kanoner. Nu blev en Torpedobaadsjager, »Pandur«, tilkaldt. Den kastede Anker 200 Meter fra Skonnerten og aabnede Ilden med sine 7 Centimeter Kanoner. Skuddene ramte godt nok, men Skonnerten sank alligevel ikke. Projektilerne sprang nemlig ikke, fordi de er beregnet til mere modstandsdygtigt Materiale end Træ. Kl. 4 om Morgenen blev der derfor givet Befaling til at anvende en Sprængmine imod Skibet, hvorfor der udsendtes en Baad fra »Pandur« for at iværksætte dette. Matroserne fastgjorde Minen til det i lys Lue brændende Skib og antændte Ledningen. Næppe var Baaden kommet bort, førend Eksplosionen paafulgte og frembragte et stort Hul; dog først Kl. 5 sank Skibet hvilede ned i Bolgerne. Skaden andrager 35,000 Kr., men er dækket ved Forsikring. Man er i Færd med at hæve Skibet.

En kinesisk Djunk »Whang Ho«, som den 6. Januar 1908 sejlede fra San Francisco bestemt til New York, har fremdeles en lang Rejse for sig, fortæller »Shipp. Gaz.«. Efter at denne Djunk havde været nogle Maaned til Sos, kom den ind til Thursday Island. Efter hvad der nu fortælles, forlod den Soerabaya den 6. August i Aar. Det antages, at den vil anløbe Port Natal og derfra gaa til Galveston.

Sorovere paa et græsk Skib. Fra Bresea skrives d. 19. September til »Daily Chronicle«: I Gaar ved høj lys Dag trængte en Baade bevæbnet Sorovere om Bord i den græske Damp »Zeus«, som laa i Palermos Havn med en Ladning Korn. Idet de truede Kapitajnen og Besætningen med Døden, begyndte Banditterne at af-søge Officerernes Kahyt og Lastrummet for at søge efter Bytte. Kapitajnen fattede imidlertid Mod og forte et Angreb imod Roverne med Knipser og Revolvere, som resulterede i, at de sprang over Bord og svømmende ind til Kysten, hvor de skjulte sig i de Klippehuler og Grotter, som findes der i stor Mængde. Senere blev der foranstaltet en Jagt efter dem af Karabinierer, men kun to af dem blev fanget.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i September Maaned 1909. Der er anmeldt ialt 629 Havarier mod 694 i samme Maaned 1908, deraf 490 Dampskibe og 139 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 224, Sammenstød 192, Anløbning af Nodhavn 38, Maskinskade 50, beskadiget af Is 2, af Ild 26, af haardt Vejr 65, forskellige Aarsager 32. Ialt 46 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 69 samme Maaned 1908, deraf 24 Dampskibe og 22 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 23, Sammenstød 8, beskadiget af Ild 2, af haardt Vejr 1, sunket 5, forladt 1, Kondemnation 6.

Adolph Andersen, Dpsk. af Randers, har paa Rejsen fra Riga d. 11. ds. i haardt Vejr mistet en Del af Dækslasten og faaet Skade paa Dæksopstaaende.

Svanholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Riga herfra efter at have været paa Grund ved Bolderaa. Skibet kom flot uden Assistance og er tilsyneladende ubeskadiget.

Vesta, Skonnert af Halmstad, er med en Ladning gammelt Jeru strandet ved Tidsvilde og bliver rimeligvis Vrag. Besætningen er bjerget.

Rasmine, Jagt af Frederikshavn, er paa Rejsen fra Drammen til Råå med Kobbererts strandet ved Søby og er fuld af Vand. Besætningen er reddet.

Cereda, Dpsk. af Newcastle, kom d. 13. ds. paa Rejsen fra Windan til Liverpool med en Ladning Hvede paa Grund paa Saltholmen. Flot ved egen Hjælp og har fortsat Rejsen efter Dykkerundersøgelse.

Ella, Skonnert af Esbjerg, er paa Rejsen fra Danzig til Vejle med Rug grundstødt paa Sprogø Vesterrev. Flot ved egen Hjælp og har fortsat Rejsen.

Høbe, Skouert af Finland, kom Natten til d. 15. ds., paa Rejsen fra Odense til Finland i Ballast, paa Grund paa Sprogø. Flot ved indtrædende Højvande og har fortsat Rejsen. Nogle Motorbaade assisterede ved Flobringningen.

Gladan, Galease af Styrso, der, som meddelt, strandede ved Hornbæk, er bragt flot med Assistance af Svitzers og bragt ind til Helsingør.

Franziska Fischer, Dpsk. af Rostock, er indkommet til Helsingør efter at have været paa Grund ved Ellekilde Hage.

Wasa, Skonnert af Figeholm, der, som meddelt, strandede i Stormen paa Amagers Sydspids, er Vrag. En Del Sejl og Inventar er bjerget, ligeledes arbejder man paa Bjergningen af Brændelasten.

Margit, Jagt af Mariager, der paa Rejsen fra Hjemstedet til Vejle med Cement har været paa Grund ved Thuno, er indkommen til Aarhus. Thuno Bjergeløv bjergede Skibet for en Bjergeløn af 1,000 Kroner. Skibet er stærkt beskadiget og repareres i Aarhus.

Kristine, Galease af Thuro, er Vrag.

J. Lotz, 3/m. Skonnert af Thuro, er paa Rejsen fra Finland til Elhen med Fyrrestaver i Østersøen bleven paa sejlet af en Hamburgerdamp »Totti« og er indkommen til Warnemünde flydende paa Lasten. Skibet har et stort Hul i Vandlinien.

Ally, Dpsk. af Aalborg (ikke Vejle, som meddelt i vort forrige Nummer), der strandede paa Hjernen med en Ladning Cement, er bragt flot af Svitzers »Helsingør«. Skibet er stærkt beskadiget indgaaet til Burmeister & Wains Værft for Reparation.

Bertha, Slup af Vejle, er strandet ved Kirkholm. Besætningen er reddet. Skibet er stærkt beskadiget.

Mathilde, Slup af Vejle, er strandet ved Kirkholm. Besætningen er reddet. Assistance er afsendt fra Vejle.

Ella, tysk Galease, kom d. 13. ds. paa Grund udfor Kastrup. Flot med Assistance af Kastrup Bjergere og indbragt i Kastrup Havn.

Fjælstaunin, Galease af Vang, der som meddelt grundstødte ved Dragør, er bragt flot af Svitzers »Hertha« og bragt ind hertil.

Henriette, Galease af Gurvik, har i Stormen d. 13. ds. mistet sin Baad og begge Ankere og er derfor grundstødt ved Gyllingnæs. Flot ved indtrædende Højvande uden Assistance.

Helen, Galease af Hou, er i Stormen kommet paa Grund ved Endelave.

Valdemar, Jagt, der i Stormen d. 13. ds. grundstødte ved Gyllingnæs, er kommen flot ved Højvande uden Assistance.

Tyskland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Burntisland efter en meget haard Rejse (5 Dogn fra Rotterdam).

Vulcan, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Riga til Ghent ankommet til Vlissingen med Tab af Stormast og Dækslast. Skibet har midlertidigt repareret og fortsat Rejsen.

Ecliptika, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Nordmaling til Dunckerque med Trælast indkommet hertil med Tab af Dækslast. Skibet har haft en meget haard Rejse og maaske omlade her, da Lasten har forskudt sig.

H. C. Ørsted, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 16. ds. for Udgaaende paa Grund ved Tølborg Havn. Svitzers »Viking« assisterede Skibet af Grunden.

Russia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Sundsvall til Ymuden mistet en Del Dækslast.

Anna, Galease af Aarhus, er strandet ved Langø og staar højt paa Land. Besætningen er reddet.

Kirstine Marie, Jagt af Kjerteminde, kom d. 16. ds. paa Grund ved Hjarno. Flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Øresund, Galease af Havuso, kom paa Rejsen fra Kalundborg d. 17. ds. paa Grund ved Gisselø. Flot efter at en Del af Byglasten var kastet over Bord.

Anna Dorthen, Skonnert af Marstal, er d. 16. ds. grundstødt i Odense Fjord. Skibet er fuldt af Vand.

Augusta, Skonnert af Slite, der d. 13. ds. grundstødte ved Hyllekrog, er d. 17. ds. bragt flot af Svitzers og indbragt til Gjedser. Skibet er luk.

Mert, 3/m. Skonnert af Riga, er d. 13. ds. paa Rejsen fra Norge til Råå i Sverig strandet paa Anholt Nordvestrov. Besætningen, der bestod af 8 Mand, reddedes af en Fiskekutter fra Frederikshavn og landsattes i Grenaa. »Mert« er fuldstændig Vrag.

Karoline, Jagt af Aarhus, strandede d. 13. ds. ved Langø og er nu fuldstændig Vrag. Skipper Anton Nielsens 20-aarige Son

(Fortsættes Side 708).

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, 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-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2612. Lystønde udlagt. Silde-Ren. Læsø S. Kattegat. En hvid Lystønde, der hver 3 Sek. viser hvidt El-Lyn, er i e. 7 m Vand udlagt 600 m SØ. for 0., m Pullen paa Silde-Ren. Synsvide og Lysevne: 8 Sm. 57° 7' N. Br. 11° 2' Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods. Side 213. Fyr-Port. Nr. 113 A. Som.-Fort., Side 14). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2016 og 2549. Kjøbenhavn 1909).

2613. Lodsstakst ændret. Randers-Fjord. Kattegat. Marineministeriet bekendtgør:

For nedennævnte Lodsninger erlægges Lodsbetaling efter følgende Takstklasser:

	For Skibe under 80 Brutto Tons	For Skibe mellem 80 og 150 Brutto Tons	For Skibe paa og over 150 Brutto Tons
Mellem Søen og Udbyhøj	2	3	4
Anm. Sædvanligt denne Lodsning begynder 1 Sm eller derover uden for Anduvningstønden, sættes Betalingen en Takstklasse højere.			
Mellem Udbyhøj og Ugelhuse	1	3	4
Mellem Ugelhuse og Randers	1	3	4
Fra Udbyhøj til:			
Mariager-Fjord eller Høvring-Strand	4	5	6
Hals Fyrskib, Fornæs eller Grenaa	12 + 2	12 + 2	12 + 3
Frederikshavn eller Hirschholmene	12 + 8	12 + 8	12 + 9
Fredericia	5	5	6
Nyborg	5	5	5
Anm. Er et Skib saa dybgaende, at det maa lægtes paa Reden, beregnes Lods- penge for dets Lodsning fra Søen til Udbyhøj efter det Dybgaende, Skibet havde inden Løstningen.			

*) 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.

2633. Vrag. Everingen. Wester Schelde. En stenlastet Tjalk er sunket tæt oven for den sorte Lystønde Nr. 19 i Everingen. En Mast er 2 m over Vandet. 51° 21' 55" N. Br. 3° 53' 25" Ø. Lgd.

2634. Fyrskibes og Tønders Plads. England Ø.-Kyst. Følgende Fyrskibe og Tønder paa England Ø.-Kyst ligger ikke som angivet i kortene, men i følgende Afstande og Retninger fra den i kortene angivne Plads: South Newcome Tønde 2 Kbl S. 32° Ø. West Scroby Tønde 1½ Kbl N. 82° V. »Corton« Fyrskib 1½ Kbl N. 57° V., paa 52° 31' N. Br. 1° 50' Ø. Lgd., og rigtigt i Kort Nr. 1630. East Cross Sand Tønde 2½ Kbl N. 85° V. North Haisbro Tønde 2½ Kbl N. 54° V. »Haisbro« Fyrskib 1½ Kbl N. 68° V. »Inner Downs« Fyrskib 4½ Kbl S. 33° V. »Leman and Ower« Fyrskib 2 Kbl N. 49° V. Leman and Ower Mærketønde 2½ Kbl N. 37° V. North East Ower Tønde 2 Kbl N. 71° V. South Ower Tønde 2 Kbl N. 40° V. South Leman Tønde 2½ Kbl N. 41° Ø.

2635. Grund tiltaget. Long Sand. Thomsen. England. Long Sand er tiltaget S. efter, saa at dens S.-Kant ligger 3 Kbl uden for 5., m Grænsen, og en Plade med 3,5 m har dannet sig tæt V. for det midterste Far Skive-Tønder, hvor Kortet angiver e. 7,5 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2156. Kjøbenhavn 1909).

2636. Uddykning. Woolwich Reach. Thomsen. I Woolwich Reach, tværs ud for Free Ferry Pointoner, uddybes. Man skal gaa rigeligt uden om Uddykningsmaskinen. 51° 29' N. Br. 0° 4' Ø. Lgd.

2637. Tønde atter udlagt. Upper Burcomb. Humber. Lystønden, som til Forsøg var udlagt paa Upper Burcomb Tønde Nr. 6 Plads er inddraget, og Tønden atter udlagt. Det er en sort og hvid lodret stribet Stumpstønde, og den ligger 2,4 Sm S. 75° Ø. fra Newsham Booth høje Fyr. 53° 37' N. Br. 0° 7' V. Lgd. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 520. Kjøbenhavn 1909).

2638. Havarbejder. Fyr tændes. Whitby. Ved Whitby forlænges Ø.- og V.-Pierene. Om kort Tid tændes tre røde, faste Fyr, dannende en Trekant, paa et Stillads, der efterhaanden flyttes fra Søen og tværs over Havneindgangen til Enden af Ø.-Pieren. V.-Pieren: 54° 29' N. Br. 0° 36' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2639. Undervands-Klokke inddraget. Havre. Frankrig. Undervands-Klokken, som til Forsøg var udlagt 35 m uden for Yderkanten af den N.-lige Molles Hoved ved Havre Havn, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2143. Kjøbenhavn 1908).

2640. Fortøjninger udlagt. Southampton Water. England. Seks Fortøjninger for Torpedobandsjagere er udlagt ud for Netley Hard Baake, den SØ.-lige 2½ Kbl S. 37° V., og den NV.-lige 3½ Kbl S. 83° V. fra Baaken, de andre 4 Tønder i Linien mellem de to nævnte. Baaken: 50° 52' N. Br. 1° 21' V. Lgd.

2641. Vrag afmærket. Monkstone. Cardiff. Bristol Channel. Vraget af Dampneren »Miner« ligger sunket 4 Kbl N. fra Monkstone Fyrbaake. Tre Master er over Vandet. En grøn Vragtønde er udlagt N. for Vraget, og et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, S. for Vraget. 51° 25' N. Br. 3° 6' V. Lgd.

2642. Dynder forandret. King Road. Bristol Channel. Paa King Road har Dynderne, saaledes som de er angivet i Admiralty Kort Nr. 1859, forandret sig betydeligt, saa at Kortet maa benyttes med stor Forsigtighed.

2643. Bølgebrøder forlængt. Fishguard Harbour. Wales V.-Kyst. Bølgebrøderen ved Fishguard Harbour er forlængt 1 Kbl og forlænges yderligere. Fyrets Plads er ulforandret. Lys- og Klokketønden ligger 55 m uden for Enden af Arbejderne paa Bølgebrøderen. Fyret: 52° 1' N. Br. 4° 58' V. Lgd.

2644. Tønder inddraget. Great Burbo Bank. River Mersey. De tre hvide Spidsstønder ved N.-Siden af Great Burbo Bank er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1881. Kjøbenhavn 1909).

Hjem- og Hæmssejersge:	Kr.
Mellem Udbyhøj og Ugelhuse	3,75
Mellem Ugelhuse og Randers	1,25
Til Udbyhøj fra Maringer-Fjord	9,25
Høvring-Strand	3,00
Hals	9,50
Grenea eller Fornæs	7,00
Hirsholmene	11,50
Frederikshavn	11,00
Fredericia	9,00
Nyborg	9,50
2614. Vrag færligt for Sejladsen. Fyrskibet »Anholt-Knob» NØ. Kattegat.	
En engelsk Dampet rapporterer den 15de November 1909 at have observeret et drivende Vrag i Sin NØ. l. N. for Fyrskibet »Anholt-Knob».	
2615. Fyrbygningen Farvæ. Brimnes. Søydistsjæder. Island. Brimnes Fyrbygning er nu e. 4 m høj, hvid med to røde bælter. (Islandske Løds, Side 111. Fyr-Port. Nr. 367).	

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2616. Vrag i Østersøen. Foreren af Dampskibet »Hjelms», Kaprajn Sørensen, har meddelt:
Torsdag den 11de November 1909, Kl. 10½ Fm., forledes Vraget af træmaslet Skonnert »Donna», der har meget færligt for Skibstærten, paa 55° 0' N. Br. 18° 34' Ø. Lgd.

2617. Lystønder udlagt. Trelleborg. Sverig. De to Lystønder ved Ø-Siden af Rendens til Trelleborg er nu udlagt. (Kort Nr. 130 og 210). (Se »Efterretninger for Søfarende», Nr. 2282. Kjøbenhavn 1909).

2618. Taagesignal forandret. Gråhara. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. Ved Gråhara Fyr gives nu Taagesignal med en Strøve, der giver følgende Signal: Stod 2 Sek., Pause 10 Sek., Stod 5 Sek., Pause 13 Sek., Tangeklokken er borttaget. (Kort Nr. 135).

2619. Lædebyrbygninger. Værendehl Grund. Stralsund. Tyskland. Reolingen for Indløbet til Stralsund NV-lige Farvand er nu afmærket ved de to Fyrbygninger til Lædebyr paa Værendehl Grund. Fyrbygningen til Fortvret er et Grant Tårn paa Grant Fundament hele Højden: 12 m. 54° 26' 28" N. Br. 13° 4' 3" Ø. Lgd. Fyrbygningen til Bagtvret er et Stilhads paa Grant Fundament, hele Højden indtil videre: 16 m. 54° 25' 52" N. Br. 13° 4' 9" Ø. Lgd. Værendehl Grund røde og grønne, faste Fyr er uforandret. (Kort Nr. 139, 157 og 160).

2620. Lystønde midlertidigt slukket. Plantageøst Grund V. Rågen NV. I Følge Telegram fra »Marineamtet» i Berlin er Lystønden Plantageøst Grund slukket.

2621. Fyr forandret. Pelzerhaken. Mellem den 15de og 18de November 1909 slukkes Pelzerhaken midlertidige Fyr og det ny Fyr tændes. Del er et hvilt, fast Fyr med Et-Blus hver 1 Min., Blus 5 Sek., fast Lys 55 Sek. Blussets Lysøve: 12 Sm. 34° 5' 14" N. Br. 10° 52' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 116, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1225. Kjøbenhavn 1909).

II. Kattegat og Skagerrak.

2622. Farvand midlertidigt spærret. Trollhätta Kanal. Sverig. Udeaningsministeriet meddeler: Fra den 22de December 1909 er Trollhätta Kanal spærret for den almindelige Søfarts Vinteren igennem.

2623. Fyrlamper tændt. Norge. I Sarpsborg Havn er anbragt 2 Lanterner paa Fortøjningspladene ved Kildesgrunden; begge viser hvilt Lys ned ad Elven, og holdt overet Jæder de fri N. om Vidstenødden. Brandetid: 15de Juli til 30de Maj. e. 59° 16' N. Br. e. 11° 57' Ø. Lgd.

Paa Røholmen, V. for Lyngør, er tændt en Lanterne, der viser hvilt, fast Lys. Flammens Højde: 2 m. 58° 37' 5" N. Br. 9° 4' 40" Ø. Lgd.

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2624. Drivende Vrag. Nordøen. Bugserbaaden »Atlas» er stød paa et Vrag 17 Sm NY. for Fyrskibet »Hanks», 53° 6', N. Br. 3° 54' Ø. Lgd.

2625. Fyrlampe forandret. Røsholmen. Norge. Røsholmen Fyrlampe er forandret og viser nu Et-Lyn hver 4 Sekunder.

2626. Fyrlamper tændt. Følgende ny Fyrlamper er tændt:

Ønes, Sultenford, viser Lys med To-Fornørkelsler. Flammens Højde: 10 m. Lyslet er rødt fra N. 61° V. til N. 67° V., fri S. om Altes, hvilt derfra til N. 77° V., fri N. om Øgrundene, grønt derfra gennem V. til S. 64° V., midt paa Ankerpladsen ved Breiviken, rødt derfra gennem S. til S. 53° Ø., fri N. om Gjølbunden, hvilt derfra til S. 68° Ø., fri S. om Løvsøenes. 67° 14' 0" N. Br. 15° 16' 50" Ø. Lgd.

Tangødden, Sultenford, viser Lys med Fornørkelsler. Flammens Højde: 7 m. Lyslet er grønt fra N. 73° V., gennem N. til N. 8° Ø., fri Ø. om Røsketvikkoden, hvilt derfra gennem Ø. til S. 1° Ø., rødt derfra gennem S. til S. 15° V., Ankerpladsen ved Rognan, grønt derfra til S. 89° V. 67° 8' 10" N. Br. 15° 27' 0" Ø. Lgd.

Reine indre Havn. I Stedet for den nye Fyrlampe er der nu to, der i N. 87° Ø.—S. 87° V. leder gennem Rendens. Flammens Højde: 17 og 4 m. De viser hvilt Lys med Fornørkelsler fra e. N. 79° Ø., gennem Ø. til S. 87° Ø. Brandetid: 1ste August til 30de April.

2627. Vintermærkning. Elben. Tyskland. I November 1909 foretages Vintermærkningen i Elben.

2628. Skydeøvelser. Guxhaven. Elben. Fra den 29de November til den 14de December 1909 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven fra Kl. 9 a 10 Fm. til Kl. 1 a 3 Em. Pladsen begrænses mod N. af en Linie Tønde J.—Fyrskih »Elbe IV»—Tønde 7, mod S. af en Linie Altenbruch Kirke—Tønde 17. Naar der skydes, hejsses Flag B paa Bulterriet Grimmerhorn og Værket, hvortil der skydes, og Pladsen er da spærret for al Søfarts. Dampere med Hamburgs Flag og rødt Flag paa Toppen ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges. Et rødt Flag paa Guxhaven Fyrtaarn, mod Farvandet, betyder at der ikke skydes den Dag.

2629. Fyr forandret. Einswarden og Nordham. Weser. I den sidste Hulfedel af November 1909 forandres Einswarden midlertidige Fyr til et hvilt Lyntyr med Tre-Lyn, og Nordham midlertidige Fyr til et hvilt Lyntyr med To-Lyn. 53° 30' 40" N. Br. 8° 31' 9" Ø. Lgd. og 53° 28' 59" N. Br. 8° 29' 23" Ø. Lgd.

2630. Skydeøvelser. Jade. Fra 20de November til 18de December 1909 afholdes Skydeøvelser i Jade fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em., og desuden den 24de November og 9de December om Natten. Pladsen begrænses mod N. af Breddeparallelen gennem Tønde 13 og mod S. gennem Seeeld Kirke. Naar der skydes, hejsses ved Havvindhull II og paa Fortet, hvortil der skydes, rødt Flag, og Pladsen er da spærret for al Søfarts. Dampere med rødt Flag ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

2631. Dybde. IJmuiden. Holland. Dybden i og uden for IJmuiden Havn er 9,5 m.

2632. Fyr tændt til Forsøg. Scheveningen. En af de første Dage tændes Scheveningen ny Fyr til Forsøg. Del er et hvilt Lyntyr, der hver 20 Sek. viser Fire-Lyn, Lyn Ø., Sek., Mørke 3, Sek., Lyn Ø., Sek., Lyn Ø., Sek., Lyn Ø., Sek., Mørke 3, Sek., Lyn Ø., Sek., Mørke 10 Sek. Samtidig slukkes det midlertidige Fyr, men det tændes, naar det ny Fyr ikke brænder. 52° 6' 5" N. Br. 4° 16' 4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 783 og 993. Kjøbenhavn 1909).

347

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2645. Fyr tændes. Cabo Machichaco. Spanien N.-Kyst. Den 1ste December 1909 tændes et nyt Fyr paa Cabo Machichaco, 110 m S. for det gamle, som slukkes. Fyret viser Ek-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0. Sek., Morke 4. Sek. Flammens Højde: 122 m. Synsviddens: 35 m. Graat, 16 m højt Fyrtaarn ved Behoelselshuset, 43° 27' 19" N. Br. 2° 45' 13" V. Lgd.

2646. Grund. Azimur Point N. Marokko. Afrika NV.-Kyst. En 5 m Grund ligger N. for Azimur Point paa 33° 25' N. Br. 8° 21' V. Lgd. Den findes ikke i nogle Kopier af det engelske Admiralty kort Nr. 1228.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2647. Fyr forandret. East Point. New Providence Island. Bahama Islands. Om trent den 1ste November 1909 forandres East Point hvide, faste Fyr til et rodt, fast Fyr. Synsviddens: 8 Sm. 23° 2. N. Br. 77° 16' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2648. Fyr slukket. Punta Arenas (Sandy Point) Red. Magellan Strait. Chili. Det rode, faste Fyr paa Huk "Serenae", paa Punta Arenas Red, er slukket. 53° 10' S. Br. 70° 53' V. Lgd.

2649. Rev. Chacao Bay. Chacao Narrows. I Chacao Bay ligger en netop overflødt Klippe J., Sm N. 48° V. fra Tres Cruces Fyr. 41° 49' S. Br. 73° 29' V. Lgd. Herfra strækker et Rev sig i S-lig Retning c. 6 Kbl til Bugteus S.-Kyst.

2650. Fyr forandret. Tres Cruces Point. Chacao Narrows. Lanterneen paa Tres Cruces Point er ombyttet med et hvidt, fast Fyr, der vises fra en rød Fyrpæl ved et hvidt Behoelselshus med rodt Tag, tæt ø. for det gamle Fyr. Synsviddens: 10 Sm. Fyret lyser fra N. 50° V. gennem N. ø. og S. til S. 40° V. og skjules i disse Retninger henholdsvis af Remolines Point og Futague Point. 41° 50' 10" S. Br. 73° 28' 20" V. Lgd.

2651. Tender forsvundet. Port Valdivia. I Indløbet til Port Valdivia er den spidse Fjeldtønde ved Theben Rock, 27 Sm S. 87° V. fra Niebla Bluff Fyr og den sorte Spidstønde med Stage og Bur c. 10 Kbl S. 21° V. fra samme Fyr forsvundet. Den sidste Tønde, der laa ved NV-Foden af Tres Hermanes Bank, udlægges ikke igen. Niebla Bluff Fyr: 39° 52' S. Br. 73° 26' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2652. Havnefyr tændt. Caisole. Kanal von Veglia. Cherso. Østerrig-Ungarn. Paa Molehovedet ved Caisole Havn er tændt et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 4 Sm. Grøn Fyrpæl. Med paa lands haard Kuling kan Fyret ikke tændes. 45° 6' N. Br. 14° 21' ø. Lgd.

2653. Havnefyr tændt. Krijal (S. Giraico). Premuda. Paa den N-lige Bolzebryders Hoved ved Krijal (S. Giraico) Havn er tændt et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 4 Sm. Grøn Fyrpæl. 44° 20' N. Br. 14° 35' ø. Lgd.

2654. Havnefyr tændt. Trebecconi. Sebenico N. I Trebecconi Havn er tændt et grønt, fast Fyr 50 m fra Kajens NV-Ende. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 6 Sm. Grøn Fyrpæl. 43° 45' N. Br. 15° 44' ø. Lgd.

2655. Lystønder udlagt. Yoisk N. Teganrog Bugt. Azovske Hav. Rusland. En rød Lys- og Klokketønde, der viser rodt Lys med En-Formørkelser hver 6 Sek.,

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Novbr. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		93 3/4	93 3/4
Danmark		49	53
Norden		81	82
Kjøbenhavn	16	16	16 1/2
Carl		70 1/4	72
Dannebrog	74 3/4	74 1/2	75
Skjold		46	48
Urania		—	—
Union		15 1/4	17 1/2
Dampsk. af 1896	74 3/4	74 1/4	75
Hejmdal		69 1/2	90
Østasiatisk	132—	131 1/2	131 3/4
Østersøen		6	20
Nordsøen		3	10
Gorm		70	75
Torm		44	60
Inga	12—	9	12
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		3	6
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	41—	41 1/4	41 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiatisk Komp.		99 1/2	101 1/2
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats uops. 1909.		—	—
3 1/2 % uops. Stats.		94	96
3 1/2 % Husejer Kreditk.		87 1/4	89 1/4
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.		89 3/4	90
4 % — — — 2. Serie.		94 1/2	95
4 % — — — 1.		98 1/2	98 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.		89 1/4	91 1/4
4 % — — — 7.		93 3/4	94
3 1/2 % Landkreditk.		92 1/4	94 1/4
4 % Østift. Kreditf.		94 1/4	94 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	149 1/2	— 1/2	149 1/4
Privatbank	108—	107 1/2	107 3/4
Landmandsbank			132 3/4
Handelsbank	136 1/4		136 1/4
Grundejerbank	45 1/2	—45	45
Burm. & Wain	92—	91 3/4	91 1/2
Helsingørs Jærnsk.			91 3/4
Sukkerfabr.	230 1/2		230 1/4
Bryggeri Aktier	155 1/4		155 1/2

Vekselkurser d. 17. November 1909.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.28	18.18
Paris	72.40	
Amsterdam	150.30	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 17. November 1909.	
Russiske Noter	217.70
4 % Russiske Consols.	89.90
3 1/2 % — Boden Kredit.	83.80
5 % Mexikanske 1899	101.50
5 % Rumænske Stats	102.00
4 % — — 1890	94.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 46,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 16,000, „Skjold“ 8,000, „Union“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Hejmdal“ 6,000, „Dansk-Russisk“ 32,000, „Østasiatisk“ 90,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Lys 4 Sek., Morke 2 Sek., er udlagt 5 $\frac{1}{2}$ Sin N. 56° V. fra Shalshøje Kirke. 46° 54' N. Br. 38° 21' Ø. Lgd. Man skal gaa V. om Tonden. En sort Lysstunde, der viser lydt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Morke 4 Sek., er udlagt 5 $\frac{1}{2}$ Sin S. 84° V. fra Shalshøje Kirke. 46° 50' N. Br. 38° 20' Ø. Lgd. Man skal gaa Ø. om Tonden.

2856. Fyrs Karakter. Cabo Tres Forcas. Marokko. Fyret paa Cabo Tres Forcas viser lydt To-Blink hver 5 Sek. Flammens Højde: 96 m. Synsviddens: 15 Sin. Fyret lysor fra S. 83° V. gennem V. N. og Ø. til S. 53° Ø. Gaa Fyrlighting. (Se »Fletteretninger for Søfarende« Nr. 2542. Kjøbenhavn 1909).

Rettelser.

Rettelser. I »Fletteretninger for Søfarende« Nr. 2499. Kjøbenhavn 1909: Vejo Fyr viser Et-Blink og To-Blink hver $\frac{1}{2}$ Minut.

blev slaaet over Bord og druknede. Skipperen selv fandtes om Morgen i Havstokken i meget forkommen Tilstand.

Tjalle, Jagt, er strandet ved Langøer og bliver rimeligvis Vrag. Besætningen er bjerget.

Union, Jagt af Marstal, der paa Rejsen fra Fakse til Faaborg med Kalksten strandede ud for Moens Klint, er Vrag. Besætningen er bjerget.

Nybygninger, Køb og Salg.

En 3/m. Jernskonnert »Ester«, 231 R.-T. stor, er, i Folge »Hamb. Corr.«, solgt af Skive Kulkompagni i Skive til Hr. H. H. Potorsen i Marstal for 38,000 Kroner. Skibet ligger for Tiden i Cadix.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. **Shagtobakker** i Blikdaaser eller Tinfoilo. **Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.**
Faae hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen. Schubert, ank. Antwerpen 11./11. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 17./11. til Denia. — Algarve, Borries, afg. Petersborg 15./11. til Antwerpen. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Arendal 16./11. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Riga 15./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 2./11. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 5./11. hertil. — Arno, Strubberg, puss. Holtenau 17./11. til Rotterdam. — Aurora, Fischer, ank. Pernau 16./11. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 15./11. — Beira, Lunge, afg. Lissabon

15./11. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 13./11. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 15./11. — Christian IX, Holm, ank. hertil 17./11. — Dagmar, Bogvad, ank. Riga 16./11. — Douro, Soberg, ank. Pillau 17./11. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 16./11. — Florida, Andersen, ank. hertil 4./11. — Garonne, Kromann, afg. Bordeaux 14./11. hertil. — Georgios I, Sorensen, ank. Libau 15./11. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9./11. — Hengest, Munck, ank. Havre 17./11. — Hjelm, Sorensen, afg. herfra 17./11. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Genua 17./11. til Loghorn. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 18./11. — Kasan, Hansen, ank. Aarhus 16./11. — Kentucky, Andersen, afg. Kristiania 2./11. til Boston. — Kiev, Jorgensen, pass. Holtenau 17./11. for Reval. — Kursk, Gommesen, ank. Dunkerque 14./11. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 16./11. for Hull. — Loire, Craignou, puss. Brunsbüttel 17./11. for La Rochelle. — Louise, Kruse, afg. Dunston 13./11. til Genua. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 15./11. til Boston. — M. G. Melchior, Hardt, afg. herfra 16./11. til Riga. — L. P. Holmblad, Jensen, afg. Havre 17./11. til Tunis. — Moskov, Müller, ank. hertil 15./11. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Smyrna 16./11. til Gibraltar. — Nordjylland, Jacobus, pass. Holtenau 16./11. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Holtenau 17./11. til Dunkerque. — Omsk, Harder, afg. Hull 16./11. til Liban. — Oscar II, Hempel, afg. New York 11./11. til Kristianssand. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Filadelfia 17./11. til Baltimore. — Perm, Christensen, ank. Libau 15./11. — Pregel, Iversen, afg. Dunkerque 16./11. hertil. — Saga, Wiberg, pass. Gibraltar 16./11. til Marseille. — Saxo, Gotthardt, ank. Pillau 12./11. — Seine, Dampf, ank. hertil 15./11. — Texas, Lissner, ank. Hull 16./11. — Thyra, Jørgensen, ank. Trondhjem 16./11. — Tiber, Bech, afg. Åbo 17./11. hertil. — Tyr, Thanning, afg. herfra 16./11. til Windau. — United States, Wulff, ank. New York 16./11. — Viking, Meyer, ank. Stettin 17./11. — Karin, Ryberg, ank. Stettin 16./11. — Vadsø, Paulsen, afg. Swansea 16./11. hertil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gulpfort 7./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Galatz 13./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Swansea 16./11. til Beyrouth. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 14./11. — Helmer Moreh, Thorsoe, ank. Cardiff 5./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Riga 12./11. — Pa-

wel Andrejoff, Tannebek, afg. Libau 11./11. til London. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 12./11. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Ghent 12./11. til Stottin. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 9./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 11./11. — Nawa, Dahl, afg. Bilbao 10./11. til Haifa.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Haderslev 15./11. — Nordsoen, Skou, ank. Haukipudas 15./11. — Ellen, Hansen, ank. Granton 16./11. — Fylla, Christensen, afg. Domsjö 13./11. til Limerick. — Napoli, Brinch, afg. Königsberg 13./11. til Cardiff. — Bodil, Uldall, ank. Malaga 14./11. — Dagmar, Mathiasen, afg. Kalundborg 15./11. til Libau. — Alfa, Lauritsen, afg. Memel 13./11. til Båtskärsnäs. — Laura, Pedersen, afg. Robertsvik 13./11. til Calais. — Nerma, Schiff, passeret Helsingør 13./11. for Havre. — Hebe, Gregersen, afg. Perna 14./11. til Antwerpen. — Inger, Sørensen, ank. Sevilla 13./11. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Sundsvall 16./11.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Korsør 13./11. — I. N. Madvig, Schjød, afg. Reval 9./11. — Hamlet, Jørgensen, afg. Pillau 13./11. — Helge, Olsen, ank. Kjøbenhavn 15./11. — Rolf, Reese, ank. Riga 12./11. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Rotterdam 14./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Ghent 14./11. — London, Bom, ank. Boness 31./10. — Paris, Tholander, ank. Boness 17./11. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 12./11. til Velzen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Phillipville 12./11. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Petersborg 11./11. til Hull. — Roma, v. Thun, ank. Methil 11./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Petersborg 17./11. til Hull. — Brattingsborg, Svendsen, ank. Rouen 11./11. — Flynderborg, Palm, ank. Libau 15./11. — Fredensborg, Fischer, afg. Windau 12./11. til London. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Cardiff 16./11. — Jømsborg, Mathiesen, ank. Petersborg 6./11. — Kronborg, Jensen, afg. Huelva 10./11. til New York. — Rosenborg, Schultz, ank. Petersborg 14./11. — Skanderborg, Jensen, ank. Nantes 16./11. — Stegelborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 15./11. — Stjerneborg, Lund, ank. Windau 9./11. — Søborg, Hansen, ank. Huelva 9./11. — Uranienborg, Schmidt, afg. Hernösand 14./11. til Tyne.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, afg. Tyne 11./11. til Cette. — Klampenborg, Winther, ank. Rotterdam 15./11. — Marselisborg, Larsen, ank. Rotterdam 17./11. — Silkeborg, Pedersen, afg. Tyne 12./11. til Königsberg. — Skodsborg, Agerlin, afg. Algier 16./11. til Huelva. — Tuborg, Schmidt, ank. Sunderland 15./11. — Ulfborg, Møllerup, ank. Petersborg 16./11. — Vordingborg, Palsbo, ank. Kalundborg 14./11.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Boness 14./11. — Dunsborg, Kühl, ank. Memel 9./11. — Jøgersborg, Larsen, afg. Brahestad 11./11. til Tyne. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./11. — Taaruborg, Matzen, afg. Libau 13./11. til London.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Petersborg 17./11.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. London 15./11.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Cardiff 15./11.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Hull 16./11. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Kjøbenhavn 15./11.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Korsør 15./11.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Ghent 15./11.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Grimshy 14./11. — Fulton, Jørgensen, ank. Pertusola 2./11. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 15./11. — Nivingston, Svendsen, afg. Windau 14./11. til Nordenham f. O. — Washington, Nielsen, ank. Windau 14./11.

Heimdal. Aune, Leth, ank. Riga 16./11. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Methil 15./11. — Martha, Christensen, ank. Tyne Dock 14./11. — Elna, Ratje, afg. Arzew 13./11. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 13./11. — Simone, Møller, afg. Tunis 9./11. — Jeanne, Løffler, ank. Stockholm 17./11. — Vera, Riso, afg. Bona 15./11. — Daisy, Lagesen, ank. Tyne Dock 15./11.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Great Yarmouth 1./11. — Nelly, Clausen, ank. Gefle 7./11. — Fanny, Eriksen, ank. Petersborg 14./11. — Lilly, Nielsen, pass. Kaiser Wilhelm Kanalen 16./11. for Nantes. — Alexy, Lorentzen, ank. Königsberg 13./11. — Dagny, Sørensen, ank. Ytterstfors 15./11. — Mary, Bang, afg. St. Brieux 15./11. til Great Yarmouth.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, pass. Tarifa 12./11. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shaughai 30./10. til Suez. — Cathay, Kruse, afg. Port Said 16./11. til Glasgow. — Indien, Gabe, ank. Kjøbenhavn 29./10. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Middleborough 15./11. til Antwerpen. — St. Croix, Jensen, afg. Genua 14./11. til Port Said. — Bandon, Thomsen, ank. Port Sudan 7./11. — Pangan, Knudsen, afg. Penang 15./11. til

Suez. — Samui, Licht, afg. Port Said 11./11. til London. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Funchal 6./11. til Capetown. — Cambodia, Christensen, afg. Delagoa Bay 30./9. til Christmas Island.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portlaud 13./11. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramariho 6./11. til St. Thomas.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Blyth 14./11. — Energi, Jensen, ank. Calais 15./11. — Enigheden, Jensen, ank. Calais 15./11.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Stettin 16./11.

Torm. Sara, Jensen, afg. Riga 17./11. — Holene, Sørensen, ank. Rotterdam 16./11. — Agnote, Farup, pass. Holtenau 17./11. for Rotterdam. — Hernia, Hansen, ank. Königsberg 15./11. — Alice, Schultz, ank. Helsingør 15./11.

Svendsen & Christensen. N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Windau 12./11. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Calais 17./11. — I. D. S. Adolph, Poulsen, afg. Libau 17./11. — Alfred Hage, Møller, afg. Hull 17./11. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Aarhus 17./11. — Ajax, Brøsen, ank. Kjøbenhavn 16./11. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Holtenau 16./11. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Cardiff 16./11. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Libau 15./11. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Raumo 14./11. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Ghent 11./11. — G. Koch, Jørgensen, afg. Stockholm 17./11. — Hans Tavsén, Klaaborg, afg. Wiborg 14./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 14./11. nordg.

Skandia. Gulfaxe, Auken, ank. Kotka 15./11. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Libau 17./11. til Rotterdam. — Rimfaxe, Faber, ank. Kotka 17./11. — Schack Steenberg, Theiland, ank. Lübeck 17./11.

Thore. Ingolf, Schiøtz, ank. Leith 16./11. — Perwie, Egidiusen, afg. Leith 17./11. til Kjøbenhavn.

Frøen. Austa, Bigger, ank. Methil 14./11. — Freja, Nielsen, ank. Riga 16./11. — Vera, Thing, afg. Libau 16./11. til London.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, ank. Newcastle 14./11. — Otto Rud, Hansen, ank. Windau 16./11. — Ove Gjedde, Jans, ank. Windau 16./11.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Terneuzen 16./11. til Tyne Dock. — Allan, Nielsen, afg. Boness 16./11. til Aarhus.

Sejlskibe.

Rønne. Lauretine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde S./11. — Prøven, Olsen, er ank. til Wisbo. — Courèr, Jacobsen, ank. Wismar 9./11.

Svendborg. Pampa, Jensen, ank. Pillau 10./11. — Magnet, Gommesen, ank. Wemyss 9./11. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Ipswich 8./11. — Bellona, Larsen, ank. Quimper 10./11. — Emilie, Rasmussen, ank. Kiel 11./11. — Primula, Carlsen, ank. Kjøbenhavns Red 10./11. — Frejer, Mauritsen, ank. Vaagesund 11./11. — Iris, Hansen, ank. Exeter 13./11. — Clytia, Nielsen, ank. Faxe Ladeplads 13./11. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Stettin 15./11. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Skjelsker 15./11. — Brødrene, Jørgensen, ank. Ronne 15./11. — Flora, Sørensen, ank. Kjøbenhavns Red 14./11. — Vesta, Poulsen, ank. Karlshamn 14./11. — Libra, Hansen, ank. Saint Valery sur Somme 14./11. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Swinemünde 12./11. — Kamma, Fisker, ank. Katthammarsvik 12./11. — Ellen, Andersen, ank. Brest Red 12./11. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 14./11. — Ludvig, Larsen, ank. Holtenau 16./11. — Alma, Hansen, ank. Hull 16./11. — Dagny, Rasmussen, ank. Kiungs Lynn 17./11. — Confidenee, Mikaelen, ank. Wiborg 15./11. — Mine, Nielsen, ank. Great Yarmouth 16./11. — Urania, Nielsen, ank. Aiguillon 16./11. — Iver Hvitfeldt, Henriksen, ank. Lowestoft 16./11.

Æra. Fred, Jørgensen, afg. Swansea 10./11. til St. Ybes. — Genius, Bastrup, ank. London 13./11. — Merkur, Christensen, ank. Quimper 14./11. — Immanuel, Bager, ank. Kjøbenhavn 14./11. — S. L. Weber, Hansen, ank. Pillau 15./11. — Kiana, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 13./11. p. R. t. Ipswich. — Skirner, Rasmussen, ank. Karrebæksminde 14./11. — Danmark, pass. Lizard 12./11. vestg. — Willi, pass. Dover 11./11. vestg. — Ofelia, Clausen, ank. Lissabon 14./11. — Atlantic, Rasmussen, afg. Søderhamn 14./11. til Casa Blanca. — Alfa, Madsen, ank. Bordeaux 15./11. — Hermod, Dreimann, ank. Blyth 15./11. — Svealen, Rosenbeck, ank. Gibraltar 15./11. f. O. — Bertha, Madsen, ank. Karlshamn 15./11. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Karlshamn 15./11. — Maren, Albertsen, ank. Fowey 15./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 19. November 1909. — Tysk Soforklaring. — Fartøjer af "armet Beton". — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene's Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riveralder Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tél. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ody, 20, Tél. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYH.“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Ustøj og til lildslukning

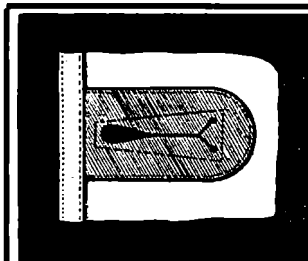
„Clayton“ Apparater

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spli, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Wincohn“. Telef. 3283



Ny Knaphuller i Olieøj

fra

Olskinds Olieøjfabrik

Ny Opfindelse — Patent

Opfindelsens Vigtighed anerkendt af alle Autoriteter og Forbrugere.

Olskind: Kvalitet 1909 er slidsterk og tæt.

Tag Ikke Imod andre Mærker Olieøj.

Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup, Amager

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtore etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carboltermann, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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 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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 90.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 23. November 1909.

16. 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 - Wireroppe
Regningskrandse og Redningsbæltter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislste.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck



Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Kromtapaksler 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“.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
præstager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugsøringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 1735.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: 16. Holmans 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.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“ **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Skibshypothekbanker** tillyder
Vesterbrog 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Prioritetslaan i Skibe** paa favorable Vilkaar

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udlørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille strandstræde 3.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

3 Mast. Staal Skonnert

uuder Bygning hos anset
Værft sælges paa Grund af
særlige Omstændigheder paa
gunstige Betingelser.

Ligeledes $\frac{3}{100}$ Tons Lægter
med egen Maskine. 9 Knobs
Fart. Bilet, mrk.: „Skonnert
15355“, modt. Aug. J. Wolff &
Co. Ann. Bur., København.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

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 466 & 500.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clæifert.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.



Prima Rugbrød

il

Skibsproviant ring.

Telefon 4922

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162

HELGE STABELL

Skibsinjener

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.

Hobrog 10. Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorchjensen“.

Telefon 7262.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavn, d. 23. November 1909.

Skibsførere og Skibe under Arrest. Stettinerdamperen »Rhenania«s Fører er fornylig af den engelske Admiralitetsret blevet idømt en Bøde af £ 100 og Sagens Omkostninger for Brud paa Arrest i Skibet og Modstand imod Rettens Betjente.

Damperen »Rhenania«, der paa Rejsen fra Nicolajeff til Lübeck havde været i Kollision med den engelske Dampner »Aston Hall«, fortsatte, efter at have anløbet Dartmouth for Kul, Rejsen op ad Kanalen. 1½ Sm. fra Dover blev den imidlertid bødret af engelske Betjente, der meddelte Kaptajnen, at Skibet efter Rekvisition af Damperen »Aston Hall«s Rederi var under Arrest. Betjentene befæstede Arrestbefalingen paa Skibets Mast og overrakte Kaptajnen en Afskrift deraf. Kaptajnen meddelte Betjentene, at Skibet allerede befandt sig udenfor Grænsen af engelsk Ret, og at han vilde tage dem med til Søs, hvis de ikke straks forlod Skibet. Betjentene forlod derpaa Skibet.

Ved »Rhenania«s Ankomst til Lübeck overgav Kaptajnen Arrestbefalingen til Skibets Redere, som derefter stillede en Sikkerhed af £ 15,500. Kaptajnen erklærede, at han ikke havde villet unddrage sig Arresten, hvis han havde vidst, at det engelske Territorium strakte sig tre Sømil fra Kysten. Han havde ogsaa kun sagt til Rettens Betjente, at de kunde gøre Rejsen med ham, da han havde Plads nok. Retten var imidlertid af den Anskuelse, at Kaptajnen meget godt vidste, at han handlede mod Loven, da han ikke rettede sig efter Retsbetjentenes Befalinger. Tilfældet er af en meget alvorlig Natur, skriver »Hamb. Corr.«, og Retten kunde umulig lade sig hindre i at udøve sin Autoritet ved en Handlemaade som den. Kaptajnen her har tilladt sig.

Vi har modtaget følgende:

Den alm. danske Skibsførerforening af 1874. I Anledning af, at der paa en Generalforsamling i nærmeste Fremtid vil fremkomme en paa et Bestyrelsesmøde d. 31. f. M., vedtaget Lovændring angaaende Forhøjelse af det aarlige Medlemskontingent til nævnte Forening, tillader jeg mig at udbede mig Plads i *Dansk Søfartstidende* for nedenstaaende:

Bestyrelsen foreslaar:

- 1) at alle færende Førere af Skibe, hvis Netto Reg.-Tonnage er 300 Tons eller derover, betaler 24 Kr. aarlig.
- 2) at alle andre Medlemmer betaler 12 Kr.,
- 3) at der ved Indmeldelse i Foreningen betales et Indskud af 10 Kr.

Vedtagelsen af disse Forslag vil under de forhaandenværende Forhold vistnok være til Skade for Foreningen, hvorfor jeg henstiller til ærede Medlemmer, som er enig med mig i, at en Forhøjelse som foreslaaet ikke vil være ønskelig, at skrive et »Nej« paa de udsendte Stemmesedler.

Det er vistnok paa Tide at komme til Klarhed over førnævnte Forslag, og at ærede Medlemmer indsender Stemmesedlerne til Foreningen, St. Annæplads Nr. 13.

Overvej og stem!

Ældre Medlem.

Uddybning af Archangels Havn. Ved en nu sanktioneret russisk Løy af 17. Juni d. A. (g. S.) er der blevet bevilget et Beløb af 1,448.000 Rubler til Havnearbejder i Archangelsk, særlig til Uddybning af Indsejlingen. skriver »Norg. Sjøft.« Efter de planlagte Arbejders Fuldførelse vil Havnen, efter nævnte Meddelelse, blive tilgængelig for Fartøjer med indtil 22 Fods Dybgaaende.

Tredobbelt Kollision. Skonnert »Tønna« af Geestemünde, lastet med Trælast fra Finland til Weser, blev d. 13. ds. i Elbens Munding paasejlet af Firmasteren »Pitlochry«, som var for indgaaende, skriver »Norg. Sjøft.« »Tønna« mistede ved denne Kollision hele Rigningen. Efter at Skibene var kommet klar af hinanden, blev »Tønna« derefter paasejlet af Dampskib »Kong Sigurd« af Kristiania, som kom nedad Elben. Kollisionen var saa voldsom, at hele Boven paa »Tønna« blev knust, saa den i Løbet af kort Tid løb fuld af Vand. Sandsynligvis vil »Tønna« blive kondemneret.

Fundet Vrag. Frederikshavn, 19. November. (Ritz. Bur.) Fyrvæsnets Transportdamper »Kattegat« indkom i Fin. Kl. 11 hertil med et Vrag, antagelig af en russisk Skonnert, der i Afles laa i Farvandet 9 Sm V.N.V. for Anholt paa c. 10 Favne Vand. Vraget er nu afleveret til Øvrigheden.

Vinteren i St. Petersburg. St. Petersburg, 19. November. (Ritz. Bur.) Paa Nevafloden er der i Dag indtraadt Isgang. Det danske Generalkonsulat i St. Petersburg telegraferer til Udenrigsministeriet: Let Isgang; Navigationen vil sandsynligvis blive sluttet om 4—5 Dage.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 73/1909, afsagt den 30. Oktober 1909, Korn- og Foderstofkompagniet i Kjøbenhavn mod Rederisyndikallet ved dets Bestyrelse Direktør Fisker, Kaptajn Hein og Kaptajn Schmiegelow.

Dampskibet »Patria«, der maaler 2,896 Brutto Reg.-Tons, ankom den 17. April d. A. til Kjøbenhavn fra New Orleans med en Ladning Bomuldsfrøkager. Skibet, der var afsejlet fra New Orleans den 19. Marts, havde haft en meget haard Rejse og taget svære Søer over Dækket. Man havde et Par Gange maattet lægge Skibet op imod Scen, og navnlig havde der den 31. Marts raset en orkanagtig Storm. Styrehuset var ramt af en Braadsø, der havde anrettet en Del Skade.

En Del af Kagerne paa Mellemdækket i Lastrum Nr. 2 viste sig ved Udlosningen at være beskadiget af Fugtighed. Ved den afholdte Skønsforretning konstateredes, at det særlig var Frøkagerne helt agter i Lastrummet under Styrehuset, der var beskadiget. Kagerne, der laa her, var mest vaade ovenover og i Bunden, navnlig var Bundlaget beskadiget. De længere forude liggende Kager var ikke saa fugtige; nogle var ganske tørre. I den allerførreste Del af Lastrummet var der indladet Oljefade. Under Frøkagerne fandtes en under almindelige Forhold god Garnering med Planker og Brædder. Efter Udlosningen stod Vandet agter i Rummet i en Højde af c. 4 Tommer yderst i Borde i Rummets Bagbords Side. En kemisk Undersøgelse viste, at det paa Mellemdækket hestaaende Vand var indtrængt Søvand.

Skønsmændene iagttog, at Dækket havde begivet sig flere Steder, navnlig under Styrehuset, hvor der under Dækket fandtes synlige Spor af Lækage, ligesom nogle Nagler var løsnet. Selve Styrehuset havde begivet sig. Skønsmændene skønnede derfor, at det indtrængte Søvand hovedsagelig stammede fra en ved Skibets Arbejden i Søen frembragt Lækage i Dækket.

En af de Dage, Besigtelsen fandt Sted, havde en til Stede værende Repræsentant for Ladningsmodtagerne

oplaget og henledet Skønsmændenes Opmærksomhed paa en Mangel helt forude i Lastrummet. Lastrummets Forskod, der dannede en Afslutning af Brooverbygningen, og hvis øverste Del vendte ud til det aabne Dæk, havde her et Hul, hidrørende fra, at en Forbindelsesbolt, hvormed den udvendige Trappe op til Overbygningen var fastgjort til Skoddet, manglede. I Bollens Sted fandtes en simpel, udvendig fra indsat Træprop, der udvendig saa ud som en Jernbolt, idet den var overmalet ligesom Skoddet; indvendig var den tildels fortæret og raadden og naaede ikke ind i Skoddet, men kun gennem Trappens Øsken. Proppen sad udvendig i en Højde af 2—3 Fod over Dækket. Naar den var bleven anbragt kunde ikke oplyses, da hverken Kaptajnen eller Styrmandene var vidende om den paagældende Mangel. Skønsmændene udtalte, at Proppen saa ud til at have siddet Aar og Dag i Hullet, som den dækkede saa godt, at man ikke kunde stikke en Knivspids gennem Hullet, saalænge Proppen sad i. Trappen stod ogsaa til trods for den manglende Bolt urokkelig fast, og der havde ingen Begivninger fundet Sted ved Trappens Befæstelse. Den indvendige Side af Skoddet var fuldstændig tør; der fandtes ganske vist fra Hullet og nedefter nogle Striber, der mulig kunde skyldes Nedløb af Vand, men de bar Præg af at være af ældre Oprindelse. Efter Skønsmændenes Mening vilde de, hvis der under Rejsen var trængt Vand i større Mængde ind i denne Vej, have haft et andet og friskere Udseende. Skønsmændene skønnede derfor, at Vand kun i ringe Grad kunde tænkes at være trængt ind gennem dette Hul paa Skibets sidste Rejse, og at den forefundne Mangel ved Forskoddet ikke kunde antages at have haft nogen Betydning for Skadens Indtræden.

Da Ladningsmodtageren imidlertid var af en anden Opfattelse og forment, at Skibet maatte være ansvarlig for Skaden, anlagdes nærværende Sag, hvorunder Citanterne har paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale et Beløb af Kr. 2,494.50 med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden og tillagt Sagens Omkostninger.

Ved Skønsforretningen, der under Sagen er bleven afhjemlet af den ene af Skønsmændene, i Forbindelse med de under Sagen afgivne Vidneforklaringer, findes det imidlertid paa en efter Omstændighederne tilstrækkelig fyldestgørende Maade at være antageliggjort, at Skaden er opstaaet paa den af Skønsmændene antagne Maade, der ikke kan lægges Skibet til Last, og at intet Vand af nogen Betydning kan være trængt ind gennem Forskoddet under den paagældende Rejse.

Under den mundtlige Procedure har Citanterne henledet Opmærksomheden paa, at Vandet blev slaaende paa Mellemdækket, og gjort gældende, at, hvis der fra Mellemdækket havde været behørigt Afløb til underste Lastrum, vilde Skaden have været mindre. De Indstævnte har hævdet, at der i Virkeligheden har været Afløb og eventuelt — idet de begærede Rettens Kendelse med Hensyn til Spørgsmaalet, om det er af Interesse, at de skaffer Bevis herfor — forlangt Anstand for at føre saadant.

Selv om der imidlertid ikke har været noget Afløb for Vand fra Mellemdækket, tør Retten ikke tillægge denne Omstændighed den Betydning, at der alene af den Grund kunde paalægges Skibet Ansvar for nogen Del af Skaden. Det vil saaledes være uden Interesse for Sagens Udfald, at der skaffes Oplysning om dette Punkt.

De Indstævnte vil herefter være at frifinde for Citanternes Tiltale, og disse findes at burde godtgøre dem Sagens Omkostninger med 150 Kr.

Dom i S. S. Nr. 47/1909, afsagt den 25. August 1909. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn for Damperen »Carl Albert« af Stettin.

Den 30. Marts 1909 Kl. 6¹⁵ Fm. grundstodte Damperen »Carl Albert« af Stettin, paa Rejse fra Antwerpen

til Hjemstedet med en Ladning, 2,450 Tons Fosfat i Sække, paa Landgrunden Vest for Saltholmen, Syd for Grunden »Ryggen«. Skibet, der i det taagede men stille Vejr var gaaet med halv Kraft, kom til at staa paa den noget stenede Grund med Stevnen S. 24° V. Dets Dybgaaende før Grundstødningen var 18' 6" for og 19' agter og det laa paa Grunden 16' 6" for og 19' 2" agter.

Skibet forsøgte forgæves at komme af Grunden ved egen Hjælp, idet det gav sig til at arbejde med Maskinen fuld Kraft »Bak« og hive ind paa sit udsatte Anker. Da Arbejdet var resultatløst, sluttedes der Kontrakt med Svitzers Bjergningsentreprise, hvorved det overdroges Entreprisen at bjerge Skib og Ladning.

Citantens Bjergningsdamper »Valkyrien« og »Hertha« fastgjorde nu deres Wiresløbere agter paa Damperen »Carl Albert« og begyndte at slæbe med fuld Kraft. Vinden var SSØ., flov, stærkt diset Luft og Strøm fra Syd. Kl. 10¹/₄ Fm. afgik »Hertha« til Kjøbenhavn forat hente en Lægter og Mandskab til Hjælp ved Losningen af Ladningen, medens »Valkyrien« fortsatte med Slæbningen til Kl. 11 Fm., da man indstillede den som foreløbig unyttig. Kl. 1¹/₂ Em. ankom »Hertha« med Lægteren »Sif«, og ved Hjælp af en Del af Kastrups Bjergelav begyndte man nu at losse fra Lugerne. Damperen »Hertha« forlod Strandingsstedet, da Skibets Agent ikke ansaa dens Medvirken for nødvendig. Kl. 3¹/₂ Em. gav »Valkyrien« sig atter til at slæbe med fuld Kraft — all medens der stadig lossedes fra Skibet —. Kl. 8¹/₂ Em. holdt »Valkyrien« op med at slæbe og samtidig indstillede Losningen paa Grund af Regnvejr. Næste Dags Formiddag gav man sig atter til at losse, og »Valkyrien« begyndte igen at slæbe. Kl. 3¹/₂ Fm. kom »Carl Albert«, hvis Maskine havde medvirket en Del af Tiden, atter flot.

Skibet, der var tæt, gik nu ind til Kjøbenhavn, hvor den foretagne Dykkerundersøgelse viste, at det, bortset fra lidt Afkrabninger og mindre betydelige Buler i Bunden, var ubeskadiget, hvorfor det kunde fortsætte sin Rejse.

»Carl Albert«, der er 18 Aar gammel, maaler 1,700 Brutto Reg.-Tons. Den samlede Værdi af det bjergede Skib, Fragt og Ladning antages at udgøre 211,000 Kr.

Citanten, A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, har anlagt Sag her ved Retten og paastaet Indstævnte, Firmaet Hecksher & Søn, der har erklæret sig villig til at modtage Søgemaal paa Damper »Carl Albert«s Vegne, tilpligtet at betale Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Naar Hensyn tages dels til det forholdsvis beskyttede Sted, hvorpaa Skibet stod, de gunstige Vejrforhold under og efter Bjergningen, den lette Adgang til Hjælp fra Kjøbenhavn, dels til det betydelige Materiel og Personal, som medvirkede, de bjergede Værdier og den Omstændighed, at Ladningen var let fordærvelig, findes en Bjergeløn af 6,000 Kr. med Renter som paastaet at kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger hæves som indbefattet i dette Beløb.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Ed. Frisk, Riga.

Et norsk Dampskib afgik den 24. Juni dette Aar fra Riga til West Hartlepool med en Ladning Trælast og Æg. Hr. Ed. Frisk i Riga var Skibets Mægler. Den 3. August sendte Hr. Frisk Rederiet en Opgørelse, som viste en Saldo i Rederiets Favør paa Rbl. 256.33, uden at dette Beløb dog medfulgte. Rederiet skrev da den 16. August til Hr. Frisk og spurgte om Pengene, men fik intet Svar.

Saa skrev Rederiet igen den 4. Septembris, men fik fremdeles intet Svar, hvorfor Rederiet den 17. Septembris telegraferede og bad om telegrafisk Svar, men noget Svar indløb ikke. Rederiet har derfor set sig nødsaget til at henvende sig til Foreningen for at faa denne Sag ordnet, og Foreningen har overgivet Sagen til sine Agenter i Riga, overfor hvem Hr. Frisk har udtalt, at han forlængst havde givet sin Bankier i England Ordre til at sende Rederiet Beløbet. Imidlertid er endnu (den 5. Oktober) ingen Meddelelse indløben om, at Sagen er ordnet. Samtidig blev Foreningen anmodet om at undersøge Hr. Frisk's Afregninger, og det har vist sig, at han for denne Rejse og en tidligere Rejse for samme Baad har beregnet omtrent Rbl. 190.00 for meget i Adressekommisssion for begge Rejser. Hr. Frisk har overfor Foreningens Agenter indrømmet, at saadan Fejl er begaaet, men erklæret, at det kun beroede paa en Regnefejl, og at han vilde remittere, hvad der var beregnet for meget, naar han nærmere havde undersøgt Sagen.

En anden norsk Baad, fra hvilken Klage over Hr. Frisk ogsaa er indløben til Foreningen, havde et Beløb af Rbl. 315.54 tilgode hos Hr. Frisk, som denne ikke remitterede trods sine Telegrammer om, at Beløbet var sendt. Henvendelse skete derfor til Foreningen, og det var først, efter at Foreningen havde lagt sig imellem, at Pengene blev sendt.

Det bemærkes, at Foreningen allerede ved Cirkulære af August 1905 har haft Lejlighed til at omtale nævnte Hr. Ed. Frisk.

Kalklast fra Gotland.

En svensk Reder meddeler Foreningen, at han for nogle af sine Skibe afsluttede Fragter for Kalklast fra Gotland til Neufahrwasser. Fragten skulde betales i Følge udlosset Vægt. Paa Lasteplassen vejedes Lasten paa den Maade, at Jernbanevognene, som bragte Stenene til Skibets Side, vejedes, hvorefter deres Indhold styrtedes i Rummet. Det formentes, at denne Vejning foregik saa nøjagtig som muligt, og at Resultatet deraf maatte anses at være et troværdigt Udtryk for, hvad Lasten virkelig vejede. Ikke destomindre befandttes der i Neufahrwasser at være Undervægt for tre Rejser paa henholdsvis c. 20,8 og 10 Tons. Lasten i Neufahrwasser lossedes enten paa Jernbanevogne eller paa Arbejdsvogne, i hvilken Kalkstenen styrtedes, og vejedes saa paa Decimalvægt af Modtagerens egne Folk.

Rederen spørger Foreningen, om han under disse Forhold kan forlange Fragt for denne Undervægt, altsaa om han kan forlange, at Fragten betales efter den paa Lasteplassen stedfundne Vejning. Hertil er at bemærke, at en saadan Fordring kan Rederen ikke gennemføre. Foreningen har ved mange tidligere Lejligheder forklaret, at naar en Fragt skal betales efter udlosset Vægt, og Kaptajnen udleverer Lasten, overladende til Modtageren at veje denne uden at træffe Aftale med ham med Hensyn til nogen speciel Maade, hvorpaa Beregningen skal foregaa, eller nogen Kontrol med Hensyn til Vejningen, saa maa Rederen som Regel være bundet ved Resultatet af den Vejning, der saaledes foranstaltes. Det er Kontraktens Forudsætning, at der skal ske en Vejning ved Udlossningen, og at denne Vejning skal være Grundlaget for Fragtens Beregning. Naar der derfor foretages en Vejning af Modtageren og forøvrigt ingen anden Vejning, saa er der jo faktisk intet andet Grundlag for Fragtens Beregning end den af Modtageren foretagne Vejning, hvis Urigtighed umulig vil kunne bevises alene derved, at en Vejning ogsaa er foretaget paa Lasteplassen med et noget forskelligt Resultat.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har sidste Uge dog afgivet et mindre Antal Fragter, saa at nogle af de henliggende Sejlere allertid kom i Fart, ligesom der er enkelte Tilbud fremme fra Sydbotten; men Trafikken herpaa er helt opgivet for dette Aar. Raterne har som sædvanlig været yderst lave, og Markedet er allertid tomt. Tyskland er uden Tilbud, som der kan sejles for. Sydsverig har haft enkelt Trælast, men er forøvrigt tomt. Danmark har enkelte Cementlaste, men disse lønner ikke Transport. Vestsverig og Østnorge har i sidste Uge optaget nogle faa Skibe, men for Øjeblikket er Markedet tomt.

Returfragter Vest fra holder sig vedvarende usforandret og dækker saa nogenlunde Behovet for den i Fart værende Tonnage. Kulfragterne er fra £ 6,10 til £ 8 efter Størrelse og Pladser, saavel til Danmark som til tyske Havne i Østersøen.

Med Hensyn til de mindre Skibe, har Nordtyskland i de sidste Dage været lidt livligere; saaledes sluttede Stralsund, Havre, 5½ M., Barth, Rug, 5 M. og Greifswald noter 4¼ M. Pr. December er der flere Ladninger fra nævnte Pladser, hvis Vinteren nu ikke lægger Hindringer i Vejen. Fremdeles sluttedes fra Neustadt og nærliggende Pladser for Rug 4 M.; ogsaa Rosiock noterer pr. December, men til noget lavere Rater, og Lübeck har endnu nogle Sall- og Jernlaste til 3½ à 3¾ M. Sverig har stadig kun lidt at byde paa fra Karlshamn, Karlskrona og Lysekil til Kiel, Lübeck og Danzig. Danmark er ligeledes meget flov; der sluttedes bl. a. for Byg fra Provinserne til Kjøbenhavn 11 Øre, og fra Kjøbenhavn sluttedes Hvede til Aarhus 10 Øre, Svendborg 11 Øre, Cimbrishamn 15 Øre.

Fra Sø og Land.

Tømmerflaadninger over Havet. Et gammelt Problem, hvis Løsning ofte er blevet forsøgt, men som hidtil aldrig rigtig er lykkedes, er fornylig blevet optaget paany i Amerika. Det drejer sig, i Følge »Deutschen Warte«, om Bygning af Tømmerflaader, der er i Stand til at udholde en Transport over Havet. Amerikas Handel med Tømmer er paa Grund af dets store Rigdom herpaa, meget betydelig. Hidtil har man udført Tømmeret i Skibe, hvis Dækslast dog let kan forskyde sig i haardt Vejr og blive farlig for disse. Store Tømmerflaader, som man tidligere har konstrueret, er imidlertid næsten altid blevet splittet ad. Nu skal det dog være lykkedes en amerikansk Ingeniør, R. Robertson, at fremstille Flaader, som paa Grund af deres enorme Størrelse kaldes »Mammutfloader«. Erfaringen har vist, at disse har formaet at taale Transporten over Havet, selv uuder svært Uvejr. Den Maade, hvorpaa han har løst denne tekniske Opgave, er ganske simpel. Træstammerne bliver samlet i Form af en Cigar og i den Hensigt anbragt paa en Stabel ligesom et Skib. For at opnaa den rigtige Form benytter man et ligedannet Underlag, efter hvilket de enkelte Stammer bliver tilhugget og derefter forbundet ved Hjælp af stærke Kæder. Bygningen af en Flaade paa over 200 Meters Længde og 15 Meters Højde, der altsaa i sin ydre Form kommer til at ligne et Kæmpeskib, varer c. ti Maanedre og kræver 120,000 Kilo Kettinger til Samlingen. Den særegne Form beskytter Flaaden imod Adspaltelse og gør det muligt at bugser den ulyre Træmasse over Havet.

Fra Singapore fortælles der følgende om en usædvanlig Rejning. Den 16. Septembris passerede den tyske Damp »Dortmund« af Hamburg—Amerika Linien Anamba Øerne, Sydvest-Monsunen blæste stærkt, og Søen var meget oprørt. Paa en isoleret Klippe, Touponk Nannas, der ligger 25 Sm. fra Hovedøen, er 70 Fod høj og maaler 300 Kradratfod, saa første Styrmand pludselig en Mand staa ubevægelig paa Klippens højeste Top. Da Damperen var i en Somils Afstand fra Klippen, begyndte Manden at vinke for at henlede Opmærksomheden paa sig. Kaptajnen nærmede sig straks

forsigtigt til Klippen og lod en Baad sætte ud for at redde den Skibbrudne. Baaden blev bemanded med anden Styrmand og syv kinesiske Matroser. Dampere laa da outrent en halv Somil fra Klippen. Efter at man havde roet haardt i en Time imod So og Vind og en haard Strom, kom Baaden i Nærheden af Klippen, men kunde dog ikke komme ind til denne paa Grund af det stærke Underdrag, der frømkom ved Soernes Braad imod Klippen. Det vanskeligste Arbejde stod aabenbart tilbage. Klippen var i 40 Fods Afstand omgivet af skarpe Korallrev. Den Skibbrudne forsøgte flere Gange at svømme den korte Vej ud til Baaden, men blev hver Gang revet tilbage af Strømmen, hvorfor han snart var fuldstændig udmattet og sad hjælpeløs paa Klippen. Styrmanden gjorde nu en Line fast i Baaden og kastede den anden Ende af den ind til Manden. Denne var straks paa det rene med, hvad det betød; han bandt Linen om Livet og sprang igen ud i Brændingen. Nu roede Matroserne rask ud fra Land, medens Linen samtidig blev halet ind, og paa den Maade trak man Manden over Korallrevene. Han blev ganske vist slem forrevet over hele Kroppen, men det lykkedes dog tilsidst at hle ham ind i Baaden. Kort Tid derefter var han om Bord i Dampere, hvor han blev forbundet og forsynet med Klæder og Føde. Ingen om Bord kunde forstaa den Reddede, dog antager man, at han mindst har tilbragt otte Dage paa Klippen uden tilstrækkelig Næring, og at han har været undervejs til Singapore med Kokusnodder i en lille Baad, som er forulykket i Nærheden af Klippen.

Det tyske, fuldriggede Skib »Posens Brand i Atlanterhavet med 500 Kister Dynamit om Bord. Til Hamburg ankom d. 15. ds. fra Kap Verde 16 Mand af det fuldriggede Skib »Posens Besætning. Skibet, der var paa Rejse fra Hamburg til Valparaiso, brændte midt i forrige Maaned i Atlanterhavet paa Hojden af Pernambuco.

Den 13de f. M. mærkede man Brand om Bord. Tyk Røg slog ud af Ventilatorerne. Man søgte at tætte disse og Lugerne, men snart mærkede man, at dette var forgæves. I Ladningen, der bestod af Stykgods, fandtes 500 Kister Dynamit. Det gjaldt nu først og fremmest at faa disse Kister kastet over Bord, hvilket blev et haardt Arbejde. Ved Størlugens Aabning fik Ilden Næring, og de Folk, der var beskæftiget med at bringe Kisterne frem af Lasten, var i stor Fare. Da Dynamitkisterne var kastet over Bord, tog man med al Kraft fat paa at slukke Branden, men Pumperne svigtede. Ilden greb mere og mere om sig. Mægtige Luer slog op af det stadig sejlede Skib, der maatte forlades.

Tre Redningsbaade udsattes, og som sidste Mand forlod Kaptajnen det store, brændende Skib. Baadene holdt sig en Tid i Nærheden af Skibet, hvis Brand i Tropenatten frembød et imponerende Skue. Efterhaanden faldt de tre Master efter en mægtig Eksplosion i Skibets Petroleumstank, og Jernskroget blev efterhaanden rødglødende.

Hvorledes Ilden opstod vides ikke.

Besætningen optoges den følgende Dag af et engelsk Dampskib. (Berl. Tid.)

Havarier og Forlis.

Soli deo, Jagt af Holland, er d. 21. ds. strandet paa Hatterrevet. Svitzers assisterer.

Kaspar, Skonnert, strandet paa Hatterrevet, er af Svitzers bragt flot og ind til Korsør. Mandskabet antages at være omkommet.

Nybygninger, Køb og Salg.

En Dampplægt »Henriette« (Stabelnummer 124) bygget for Regning A/S. De danske Sukkerfabriker, Kjøbenhavn, blev d. 18. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 151' 6" langt i Hoveddækket, 27' 0" bredt og 18' 10½" dybt i Rummet og bliver forsynet med 2 Compound-Maskiner med Overflade Kondensation af 180 l. H. K.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Passager- og Fragtdampere til Kjøbenhavn.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik i Nakskov

Fans i alle Skibsprovinsteringsforretninger samt hos Enceforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Antwerpen 21./11. til Rotterdam. — Alexandra, Niel-

sen, afg. Smyrna 17./11. til Denia. — Algarve, Borries, ank. Antwerpen 21./11. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Bergen 19./11. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Riga 21./11. til Dunquerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Petersborg 19./11. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 5./11. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Rotterdam 19./11. — Aurora, Fischer, ank. hertil 20./11. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, afg. Riga 21./11. til Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 15./11. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 13./11. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 19./11. til Petersborg. — Christian IX, Holm, afg. herfra 20./11. til Neufahrwasser. — Dagmar, Bogvad, ank. Riga 16./11. — Douro, Søberg, afg. Pillau 21./11. hertil. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 20./11. for London. — Florida, Andersen, ank. hertil 4./11. — Garonne, Kromann, ank. hertil 21./11. — Georgios I, Sorensen, afg. Libau 20./11. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 20./11. til New York. — Hengest, Muuck, afg. Dunquerque 20./11. hertil. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 19./11. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Naples 20./11. til Marsala. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 18./11. — Kasan, Hansen, ank. Libau 20./11. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 20./11. — Kiew, Jørgensen, ank. Reval 21./11. — Kursk, Gommesen, afg. Dunquerque 18./11. til Bordeaux. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 18./11. — Loire, Craignou, ank. La Rochelle 21./11. — Louise, Kruse, afg. Dunston 13./11. til Genoa. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 15./11. til Boston. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, afg. Havre 17./11. til Tunis. — M. G. Melchior, Hardt, ank. hertil 22./11. — Moskov, Müller, afg. herfra 21./11. til Reval. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Smyrna 16./11. til Gibraltar. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Antwerpen 18./11. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunquerque 19./11. — Omsk, Harder, ank. Libau 21./11. — Oscar II, Hempel, ank. Kristianssand 22./11. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Baltimore 19./11. — Perum, Christensen, pass. Brunsbüttel 21./11. for London. — Pregel, Iversen afg. herfra 21./11. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Marseille 20./11. — Saxo, Gotthardt, afg. Pillau 21./11. hertil. — Seine, Damp, ank. Stettin 19./11. — Texas, Lissner, afg. Hull 20./11. til Moss. — Thyra, Jørgensen, afg. Stavanger 21./11. hertil. — Tiber, Bech, ank. hertil 20./11. — Tyr, Thanning, ank. hertil 21./11. — United States, Wulff, ank. New York 16./11. — Viking, Meyer, ank. hertil 21./11. — Karin, Ryberg, ank. Stettin 16./11. — Vadso, Paulsen, afg. Swansea 16./11. hertil.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gulfport 7./11. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Galatz 13./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Swansea 16./11. til Beyrouth. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 14./11. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Cardiff 5./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Riga 18./11. til Neapel. — Pawel Andrejef, Tanncheb, ank. London 17./11. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Kronstadt 19./11. til Papenburg. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Stettin 19./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 9./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 11./11. — Newa, Dahl, afg. Bilbao 10./11. til Haifa.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Bremen 17./11. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Haderslev 17./11. til Husum. — Nautik, N. Nielsen, afg. Sevilla 19./11. til Valencia. — Nexos, Basse, afg. Petersborg 17./11. til Lübeck. — Gerda, Iversen, pass. Tanger 20./11. for Gibraltar. — Ellen, Hansen, ank. Eshjerg 19./11. — Fylla, Christensen, pass. Frederikshavn 17./11. for Limerick. — Napoli, Brinch, pass. Holtenua 17./11. for Cardiff. — Dagmar, Mathiasen, ank. Libau 19./11. — Alfa, Lauritsen, er afg. fra Båtskärns til Lorient. — Laura, Pedersen, pass. Frederikshavn 20./11. for Calais. — Norma, Schiff, ank. Havre 18./11. — Hebe, Gregersen, ank. Antwerpen 20./11. — Johanne, Thøgersen, pass. Helsingør 18./11. for Kotka. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Holmsund 18./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Ghent 14./11. — London, Bom, ank. Boness 31./10. — Paris, Tholander, ank. Boness 17./11. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 12./11. til Velzen.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Phillipville 18./11. til Oran. — Wien, Boeck Hansen, ank. Hull 18./11. — Roma, v. Thun, afg. Methil 18./11. til Korsør.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Great Yarmouth 1./11. — Nelly, Clausen, ank. Gefle 7./11. — Fauny, Eriksen, ank. Petersborg 14./11. — Lilly, Nielsen, pass. Kajsar Wilhelm Kanalen 18./11. for Nantes. — Alexy, Lorentzen, afg. Königsberg 19./11. til Wyburg. — Dagny, Sorensen, afg. Ysterstor 17./11. til Ostende. — Mary, Bang, ank. Great Yarmouth 19./11.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Petersborg 21./11. — Russia, Poulsen, ank. Amsterdam 14./11. — Carl Heeksher, Starck, afg. Lübeck 18./11. — Dania, Petersen, afg. Leith 9./11. — Normannia, Eriksen, afg. Rouen 19./11. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 16./11. — Canada, Jespersen, ank. Marseille 16./11. — Livouia, Lindberg, ank. Ghent 14./11.

Bstersøen. Cimbrina, Poulsen, afg. Newport News 9./11. — Patria, Dam Larsen, ank. Antwerpen 10./11. — Gratia, Sørensen, afg. Honfleur 20./11. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 14./11.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Leer 11./11. — Gallia, Nielsen, ank. South Shields 11./11. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Terneuzen 10./11. — Sarmatia, Pedersen, afg. Bona 19./11. — Kotonia, Rasmussen, afg. Cardiff 20./11.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Kiel 15./11. — Granaria, Nielsen, afg. Rotterdam 16./11. — Carbonia, Mathiesen, ank. London 11./11. — Estonia, Winekler, afg. Cardiff 16./11.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Methil 19./11. — Selandia, Troeusgaard, afg. Kjøbenhavn 19./11. — Secalia, Jensen, ank. Rotterdam 19./11. — Frumentia, Andersen, afg. Novorossisk 28./10. — Boscia, Skovgaard, ank. Cardiff 17./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Kjøbenhavn 11./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Petersborg 17./11. til Hull. — Brattingsborg, Suensen, ank. Rouen 11./11. — Flynderborg, Palm, afg. Libau 15./11. til Tyne. — Fredensborg, Fischer, ank. London 18./11. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Cardiff 16./11. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Petersborg 21./11. til Lübeck. — Kronborg, Jensen, afg. Huelva 10./11. til New York. — Rosenborg, Schultz, ank. Petersborg 14./11. — Skanderborg, Jensen, ank. Nantes 16./11. — Stegelborg, Lund, afg. Kjøbenhavn 20./11. til Windau. — Sjørneborg, Lund, afg. Windau 20./11. til Emden. — Søborg, Hansen, afg. Huelva 20./11. til Königsberg. — Uranienborg, Schmidt, ank. Newcastle 20./11.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Tyne 11./11. til Cette. — Klampenborg, Winther, afg. Rotterdam 20./11. til Sunderland. — Marselisborg, Larsen, afg. Rotterdam 21./11. til Antwerpen. — Silkeborg, Pedersen, ank. Königsberg 20./11. — Skodsborg, Agerlin, afg. Algier 16./11. til Huelva. — Tuborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 21./11. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Petersborg 15./11. — Vordingborg, Palsbo, afg. Königsberg 20./11. til Riga.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Leith 20./11. — Dansborg, Kühl, ank. Danzig 20./11. — Jægersborg, Larsen, ank. Tyne 20./11. — Kallundborg, Nielsen, ank. Windau 21./11. — Taarborg, Matzen, ank. London 19./11.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Petersborg 17./11.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Methil 20./11.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Barry 15./11.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Hull 16./11. — Peter Mærsk, Børgesen, afg. Kjøbenhavn 19./11. til Windau.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Korsør 20./11. til Windau.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, afg. Ghent 19./11.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Hamburg 20./11. — Fulton, Jørgensen, ank. Pertusola 2./11. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 14./11. — Nivingson, Svendsen, ank. Bremen 18./11. — Washington, Nielsen, ank. Windau 14./11.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Gabe, afg. Norre Sundby 20./11. til Göteborg. — Siam, Cortsen, pass. Tarifa 12./11. for Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 30./10. til Suez. — Cathay, Kruuse, afg. Port Said 16./11. til Glasgow. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Dover 19./11. for Port Said. — St. Croix, Jensen, afg. Port Said 20./11. til Calicut. — Bandon, Thomsen, ank. Port Sudan 7./11. — Pangan, Knudsen, afg. Penang 15./11. til Suez. — Samui, Licht, afg. Port Said 11./11. til London. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Funchal 6./11. til Capetown. — Cambodia, Christensen, afg. Christmas Island 2./11. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 13./11. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 6./11. til St. Thomas.

Torm. Sara, Jensen, afg. Riga 17./11. til Antwerpen. — Helene, Sørensen, afg. Rotterdam 20./11. til Methil. — Agnetec, Farup, afg. Rotterdam 20./11. til Methil. — Hermia, Hansen, ank. Königsberg 15./11. — Alice, Schultz, afg. Alice 18./11.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Riga 16./11. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Methil 18./11. — Martha, Christensen, afg. Tyne Dock 18./11. — Elna, Ratje, afg. Arzew 13./11. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 13./11. — Simone, Møller, afg. Tunis 9./11. — Jeanne, Løffer, ank. Heruösand 21./11. — Vera, Riso, afg. Bona 15./11. — Daisy, Lagesen, afg. Tyne Dock 18./11.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Calais 20./11.

Svendsen & Christensen. N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Antwerpen 17./11. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Tyne 19./11. — J. D. S. Adolph, Fenger, pass. Kjøbenhavn 19./11. for nordg. — Alfred Hage, Møller, ank. Kjøbenhavn 20./11. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Windau 20./11. — Ajax, Brorsen,

afg. Kjøbenhavn 19./11. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Holtenua 16./11. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Cardiff 19./11. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Libau 21./11. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Ghent 21./11. — Hans Tavsén, Klahborg, ank. Ghent 21./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Ghent 18./11.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, pass. Reden 18./11. for Dunkerque. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Antwerpen 19./11. — Urania, Clausen, afg. Blyth 17./11.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Kronprins Frederik, Andersen, pass. Reden 20./11. for Terneuzen. — England, Andersen, afg. Methil 19./11. — Holland, Poulsen, ank. Methil 20./11. — Rusland, Madsen, afg. Methil 18./11.

Internationalt Dampskibs & Bjergnings Co. Annette Furness, Larsen, ank. London 20./11.

Europa. Europa, Hansen, afg. Dunkerque 18./11. — Frankrig, Friis, ank. Rotterdam 17./11. — Tyskland, Danstrup, afg. Burntisland 18./11. — Belgien, Nielsen, ank. Trångsund 17./11.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. London 20./11.

Frem. Austa, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Froja, afg. Riga 18./11. til Malmö. — Vera, afg. Libau 16./11. til London.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, ank. Sunderland 18./11. — Otto Rud, Hansen, ank. Neuzen 19./11. — Ove Gjedde, Jans, ank. Windau 16./11.

Thore. Koug Helge, Olsen, afg. Kjøbenhavn 19./11. til Island. — Perwie, Egdiussen, ank. Kjøbenhavn 21./11. — Ingolf, Schiøtz, ank. Kjøbenhavn 21./11.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Kotka 15./11. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Libau 17./11. til Rotterdam. — Rimfaxe, Faber, afg. Kotka 20./11. til Lovisa. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Lübeck 17./11.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, Lichmann, afg. Boness 18./11. til Nykjøbing M.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, afg. Genua 13./11. til Cadiz. — Ella, Olsen, ank. Vejle 16./11. — Ætina, Pedersen, ank. Thisted 13./11.

Fane-Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. Rio Grande 15./11.

Fane-Nordby. Thora, Thomsen, afg. Santos 16./11. til Falmouth. f. O. — Sorine, Andersen, afg. Cuba 19./11. til Kanalen f. O.

Æro. Bien, Petersen, ank. Frederiksstad 16./11. — Pampa, Svendsen, ank. Danzig 16./11. — Expres, Rasmussen, ank. Assens 16./11. — Svip, Jensen, ank. Kjøbenhavn 17./11. — Rigmor, Petersen, ank. Kiel 17./11. — Marie, Boye, ank. Danzig 17./11. — Ludvig Braamsen, Groth, ank. Plymouth 17./11. — Amor, Rasmussen, pass. Dungeness 13./11. for ostg. — Hebe, Nymann, ank. Libau 17./11. — Duen, Hay, afg. Kjøbenhavn 17./11. til Landskrona. — Alf, Rasmussen, afg. Assens 17./11. til Libau. — Marie, Kromann, afg. Kjøbenhavn 17./11. til Rudkjøbing. — Apollo, Albertsen, ank. Haderslev 17./11. — Hejmdal, Eriksen, afg. Hamburg 18./11. til Rio Grande. — Danmark, Bager, ank. Bristol 18./11. — Thyra, pass. Barry Island 15./11. for St. Anne. — Smart, Christensen, pass. Øresund 15./11. for Ostende. — Hydra, Christensen, afg. St. Yves 12./11. til Trelleborg. — Eos, Christensen, afg. Göteborg 16./11. til Concarneau. — Th. Lohse, Boye, ank. West Wemyss 17./11. — Abba, Petersen, ank. Aberdeen 18./11. — Marthing, Friis, ank. Frederikssund 19./11. — Ami, Christensen, ank. Haderslev 18./11. — Maius Bay, Friis, ank. Warnemünde 18./11. — Herkules, Bager, ank. Holtenua 19./11. — Claudia, Aaberg, ank. Queenstown 19./11. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Leith 19./11. — Karen, Boye, ank. Rudkjøbing 19./11. — Norden, Rasmussen, ank. Ipswich 18./11. — Astræa, Svane, ank. Göteborg 19./11. — Ceres, Bager, ank. Houdel 18./11. p. R. t. Blyth. — Albertina, Kromann, ank. Dysart 19./11. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 19./11. — Freden, Christensen, ank. Göteborg 19./11. — Albertine, Madsen, ank. Swinemünde 19./11. — Argus, Jensen, ank. Leith 19./11. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Sletten 19./11. p. R. t. Halmstad. — Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 20./11. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 20./11. — Atlantic, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn Red 19./11. p. R. t. Casablanca. — Lauritz, Folmer, ank. Ronne 20./11. — Vera, pass. Prawle Point 17./11. for Port Luis.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 23. November 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Laud. — 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. 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.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7403.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller, Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telt. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibstører. Autoriseret Forhyringsagent. Telt. 487.

Faxe Ladeplads. Axe Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.



faas hos de fleste af Landets

Skibs- og Provianteringshandlere

Jacob Holm,
Renne. ved Kirken,
anbeter
d'Herrer Skibstørerne sin
Skibsproviantering.

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.

St. Petersburg
Tlfgr.: „Hansens“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tlfgr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand, Örnekälldevik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollhelm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 14 9.

Verdens bekendt! Her drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræs. for Danmark: Albert B. Cohn. Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincobn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører.

Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmströmer.“

Prima Referencer.

AXEL LUND

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibereeri,

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste

Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)

Skibsmægler.

Telegr.-Adr.: „Balteon.“

„Lagerqvist.“

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedat og
billiget i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telt. 6.

Kommissioner udføres.

Prislister sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbeter sig med

alt til Faget hørende til

Nutidens billigste Priser

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS

er 2 Kr. pr. Kvarter, 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.

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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 91.

Kjøbenhavn, Fredag den 26. November 1909.

16. 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 - Wirerop
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.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«



Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Adr.:
St. Annæ
Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træsksbunde
• • Leverander til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverander til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Pilial: 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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

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.

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.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvæk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Træffes 1/2-2, 4-11 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-8.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofod. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

LUC. MULDER
Schiffswerft
Martenshock gemte Hoogezand, Holland
empfiehlt sich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner, Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor, Bøte-
Tjalken, Leichter u. s. w.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagot behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Cornelius Knudsens Etabl.
Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadkompasser.
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.**

God Skibshandel til Salg.

God Levevej.

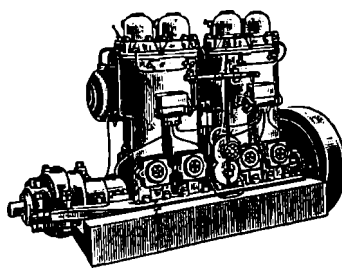
Min Ejendom, hvori jeg i 43 Aar har drevet Urtekram-
og Skibshandel, ønskes paa Grund af Alder solgt til en drittig
Fagmand eller Skibsfører med nødvendig Kapital. Købesum
27,000 Kr. Henvendelse til

N. W. Peschardt
Vejlø.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegnur 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.



Lysekil Motoren „SKANDIA“

er den bedste og billigste
Skibsmotor.

— Aarstilvirking over 10 000 HK. —
Fartøjer af Staal og Træ
Lysekills mek. Verkstads A/B
(Skandinaviens
største Skibs- og Baadmotorfabrik.)
Ingeniør **Helge Stabell**
Hobrogade 10. Kjøbenhavn Ø.
Telf. Øbro 1938 x. Telegramadr. „Skibstabel“

Dampskibsreder.

En rutineret Dampskibsfører søger en Deltager — helst
Befragtningskyndig, til at danne et Rederi ved fælles Midler
og Prioritetslaan. Billet, mrk.: „409“, indlægges paa dette
Blads Kontor.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes
Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 465 & 500.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegaaværk og Petroleumsmotorer.

Kjøbenhavn, d. 26. November 1909.

Udenrigsministeriet meddeler:

Program for Isbrydning i russiske Farvande under Vinteren 1909—1910 approberet af det russiske Ministerium for Handel og Industri.

Østersøen.

St. Petersborg. Til Navigationens Ophør i St. Petersborg arbejder Isbryderne »Jermak« og »Wladimir«.

Efter at »Jermak« ved Foraarstid ikke mere er nødvendig i Reval, afgaar den til Kronstadt og St. Petersborg for ved første mulige Lejlighed at aabne Navigationen dér.

Reval. Efter Navigationens Slutning i St. Petersborg afgaar »Jermak« til Reval for at betjene denne Havn. I Tilfælde af at det skulde være nødvendigt, kan den udkommanderes til Riga-Bugten.

Riga. Til Betjening af Riga Havn udkommanderes af Departementet for Handelshavne Isbryderne »Jermak« og »Ledokol II« til Riga-Bugten.

Pernau. Til at hjælpe de eventuelt i Pernau isbundne Skibe udkommanderes af Departementet for Handelshavne Isbryderen »Wladimir«, saasnt der ikke mere er Brug for den i St. Petersborg.

Windau. Til Betjening af Windau Havn er Isbryderen »Wladimir« bestemt, saasnt den er færdig med sine Hverv i St. Petersborg og Pernau.

Libau. Isbryderen »Ledokol II« er til Disposition for Libau Havn hele Vinteren. Efter Anordning af Departementet for Handelshavne kan den i Nødstilfælde beordres til Hjælp i Riga-Bugten.

Sortehavet og det Azowske Hav.

Mariopol. I Mariopol Havn begynder Isbryderen »Ledokol IV« Vinterarbejdet, hvortil horer at bringe de af Isen indesluttede store Skruedampere ud og bringe saadanne Dampere ind i Havnen, som ved Isens Indtræden befinder sig paa Vej til Mariopol indenfor det Sorte- og Azowske Hav's Grænser, og bringe dem ud igen efter endt Lastning. Efter Udførelsen af disse Arbejder afgaar Isbryderen »Ledokol IV« til Kertsch. Ved Navigationens Aabning i det Azowske Hav afgaar Isbryderen »Ledokol IV« og om muligt endnu en disponibel Isbryder efter Ordre af Departementet for Handelshavne til Kertsch for at assistere Skibe til Mariopol.

Cherson. Ved Isens Indtræden og efter modtagen Anmodning fra Chefen for Cherson Havn udkommanderes Isbryderen »Ledokol I« til Cherson for at assistere Skibe mellem Cherson Havn og Søen eller Bugten, forudsat at Skibe indenfor sidstnævntes Omraade fra Adschiola til Stanislausporten assisteres af de Isbrydere, der arbejder i Nikolajeff Havn. Disse Isbryderes Arbejde med at bringe Dampere ind og ud af Cherson's Havn er stipuleret for et Tidsrum af 2—3 Uger.

Ved Navigationens Genaabning og naar Odessa er isfri, afgaar efter indloben Anmodning fra Havnechefen i Cherson Isbryderen »Ledokol I« atter til Cherson for at hjælpe til med at aabne Navigationen indenfor Bugten sammen med de Isbrydere, der arbejder i Nikolajeff.

Nikolajeff. Isbryderen »Heidamak« stationeres i Nikolajeff Havn og, hvis Nikolajeff's Havnechef anmoder derom, tillige Isbryderen »Ledokol III«, som samtidig med at opretholde Skibsfarten i Nikolajeff Havn skal hjælpe Isbryderen »Ledokol I« i det Chersonske Farvand saaledes som ovenfor detaljeret anført. Efter endt Arbejde i Mariopol vil Isbryderen »Ledokol IV« blive sendt til Nikolajeff for at substituere Isbryderen »Ledokol III«, der returnerer til Odessa, medens Isbryderen »Ledokol I«, naar Skibsfarten paa Cherson ophører, vil blive stationeret i Nikolajeff for interimistisk at afløse en af de Isbrydere, der arbejder i Nikolajeff og eventuelt kan blive beordret til Odessa.

Odessa. Efter at Isbryderen »Ledokol IV« er ankommet til Nikolajeff, returnerer Isbryderen »Ledokol III« til Odessa, hvorhen efter Ordre af Departementet for Handelshavne endnu én Isbryder fra Nikolajeff kan blive beordret, hvis Isforholdene gør det nødvendigt. Isbryderen »Ledokol III« vil have at arbejde i Odessa lige til Havnen om Foraaret bliver isfri, hvorefter den afgaar til Nikolajeff for at erstatte de Isbrydere, der afsendes til det Azowske Hav.

Revision af Søloven. Odense, 24. November. Paa et Møde af Sømænd i Aftes vedtoges i Følge »Fyns Socialdemokrat« en Resolution, hvori udtales en Misbilligelse af de mod den tidligere Handelsminister Johan Hansen rettede offentlige Angreb, idet man erkendte, at den afgaaede Handelsminister, selv om han ikke har gennemført en Revision af Søloven, har gavnnet den danske Sømandsstand ved forskellige for Søarten gavnlige Lovforslag. Endvidere vedtoges en Resolution, hvori kræves en Revision af Søloven.

Rapporteret Skib. Kaptajn Larsen, norsk Dampskib »Atlas«, meddeler fra Maryport, at han den 14. ds. paa 49° 2' N. Br. og 6° V. Lgd. har mødt en dansk Bark med Kendingssignal N L D V (»Claudia« af Marstal). Barken, der ønskede sig rapporteret, styrede Øst paa.

Havnen i Swansea. London, 23. November. (Ritz. Bur.) Det saakaldte »Kongebassin« i Swansea, der har kostet 2 Mill. £, er i Dag blevet aabnet. Det ny Dokanlæg har en Vandflade paa 67½ Acres; det er 4,600 Fod langt og 1,240 Fod bredt. Kajen er 13,520 Fod lang, hvoraf c. 3,000 Fod er forbeholdt Kulhandelen.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, d. 23. November.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Alnösund isfrit. Klingerfjorden stærk fast Is; Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

Gefle: Løbene til Gefle: tynd Fastis. Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Skagboerne har i Følge »Dansk Fiskeritidende« overrakt en norsk Skipper, Kaptajn S. Eriksen, hvis Jagt »Henriette« af Drøbak, forleden sank i Skagenshavnen, en Pengegave som Bevis paa den Deltagelse, de nærer overfor den flinke, unge norske Skibsfører, der saa brat mistede sit lille Fartøj.

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.

Lloyd's Register of British and Foreign Shipping

har udsendt Beretning over sin Virksomhed i det forløbne Aar 1908—1909, hvoraf det fremgaar, at der ved Udgangen af Juni 1909 fandtes 10,424 Handelsskibe med en Brutto Tonnage paa over 20¹/₂ Mill. Tons, som var klassificeret i dette Selskab.

Heraf var 8,994 Jern- eller Staal-Dampskibe paa tilsammen 18,670,859 Tons, 1,221 Jern- eller Staal-Sejlskibe paa 1,867,725 Tons, medens 209 Skibe paa 30,992 Tons var bygget af Træ eller Komposit.

De slette Tider, som har hersket saa længe i Skibsbygningsindustrien, viser sig ogsaa paa Størrelsen af den Tonnage, som Selskabet har klassificeret sidste Aar, idet denne er betydelig mindre end Gennemsnittet af de senere Aar. Dette kan ikke forundre, naar man ser hen til, at den hele Tonnage, som ved Slutningen af Juni Maaned d. A. var under Bygning i De forenede Kongeriger, udgjorde mindre end 53 pCt. af den Tonnage, som var under Bygning for tre Aar siden.

I det forløbne Aar klassificeredes 550 ny Skibe paa tilsammen 854,984 Tons i Lloyd's Register. Heraf var 481 med 845,719 Tons Dampere og 69 med 9,265 Tons Sejlskibe.

Følgende Tabel viser den ny Tonnage, som er klassificeret af Selskabet i de sidste ti Aar.

	Damp.	Sejl.	Ialt Tons.
1899—1900.....	1,236,831	18,908	1,255,739
1900—1901.....	1,328,395	26,916	1,355,311
1901—1902.....	1,381,750	43,666	1,425,416
1902—1903.....	1,182,265	68,155	1,250,420
1903—1904.....	1,051,960	27,085	1,079,045
1904—1905.....	1,189,769	11,053	1,200,827
1905—1906.....	1,408,579	4,066	1,412,645
1906—1907.....	1,470,312	14,410	1,484,722
1907—1908.....	1,147,547	4,244	1,151,791
1908—1909.....	845,719	9,265	854,984

Den vigtigste Begivenhed i Selskabets Virksomhed i Løbet af det sidste Aar er Revisionen af Selskabets Regler for Bygning af Staal-skibe, der har krævet mange Maanedes Arbejde. De gamle Regler, som var fastsat for mange Aar siden, har man ved Hjælp af lejlighedsvis Ændringer og Tilføjelser holdt tidssvarende, saaledes at de har kunnet anvendes som Norm for Styrken af de forskellige ny Skibstyper, som Skibsbyggerne har indført for at imødekomme den moderne, oversøiske Trafiks Krav.

Selskabet tror, at Arbejdet er lykkedes, og at de ny Regler, som allerede har fundet en gunstig Modtagelse, vil vise sig at svare til Redernes Behov af Skibe med stor Lastevne og dertil økonomiske baade med Hensyn til Vægt og Bekostning, samtidig med at de sikrer den betydelige Norm af Styrke, som det altid har været Selskabets Opgave at haandhæve. Der er anvendt en saadan Omhu og saa indgaaende Overvejelser paa ethvert vigtigt Punkt ved Udarbejdelsen af de ny Regler, at Selskabet er forvisset om, at de vil vinde Rederes, Skibsbyggeres, Assurandørers og Købmænds Bifald og blive modtaget som et Udtryk for den højeste tekniske Kundskab og den mest udstrakte praktiske Erfaring i moderne Skibsbygning.

Blandt Aarets Nybygninger, som er blevet klassificeret i Lloyd's Register kan nævnes 8 Dampere paa mellem 10,895 og 13,426 Tons, samt 7 Dampere paa over 8,000 Tons hver, der i Aarets Løb er bleven bygget til Japan; mellem disse »Chiyo Maru«, der maaler 13,426 Tons og er forsynet med Turbine Maskine. Endvidere to Dobbeltkrue-Dampere til den kanadiske Regering, hvoraf den ene skal bruges som Isbryder, samt til Post- og Passagerljeneste, og den anden paa de store Søer; de er forsynet med særlige Indretninger til at kunne optage Lysbøjer. I Sunderland er blevet bygget en Damp, »Monitoria«, der repræsenterer en ny Type af Skibsform. Der findes nemlig to Udbugtninger i Plade-

gangene paa Skibets Sider, som formenes at ville formindske Vandets Modstand imod Skibet (se Dansk Søfartstidende Nr. 65 for 27. August d. A.). Endelig maa nævnes 13 Skibe, som er bygget efter Mr. Isherwoods System med Spanterne i langskibs Retning i Modsætning til den sædvanlige Tværskibsretning. Disse Skibe har en samlet Brutto Tonnage af 60,000 Tons.

Der er bygget 30 Tankskibe til Petroleumstransport, med en samlet Tonnage af 121,478 Tons.

Antallet af Yachts, som er klassificeret i Lloyd's Register til 30. Juni d. A., er 588 med 119,162 Tons. Af disse var 368, med 111,043 Tons, Dampyachts og 220, med 8,119 Tons, Sejlyachts.

I Løbet af Aaret er der forelagt Selskabet 530 Planer til paatænkte Staal-skibe, 52 til Træskibe og 1 til et Kompositeskib for at opnaa Selskabets Klassifikation af disse Skibe.

Af Staalværker, hvis Materiale efter forudgaaende Undersøgelser og Prøver er anerkendt af Lloyds, findes der for Tiden 71 i England og 149 udenfor England (mellem disse er A/S. Burmeister & Wains ny Staalværk her i Kjøbenhavn).

Selskabets Ekspertes har i Aarets Løb prøvet 477,513 Tons Staal, samt alene i England 6,896 Ankere og 303,759 Favne Ankerkætting. Paa forskellige Steder i Evropa findes der 20 og i De Forenede Stater 18 Prøveanstalter for Ankere og Kættinger, som kontrolleres af Selskabets Ekspertes, alt i Overensstemmelse med Lloyd's Regler.

Antallet af Lloyd's Ekspertes andrager 308, hvoraf de 255 er stationeret i England og 53 ved forskellige Havne paa den øvrige Del af Jordkloden (disses Tal vil i den nærmeste Fremtid blive forøget til 57), deriblandt fire i hver af Byerne Kjøbenhavn, Düsseldorf, New York og Rotterdam, tre i Antwerpen og Triest, to i Gøteborg, Hamburg, Havre, samt én à to i en Række andre Byer.

Antallet af Skibe, som indtil 30. Juni 1909 var forsynet med Lastelinie-mærke ved Selskabets Foranstaltning i Henhold til The Merchant Shipping Act, 1894, var 14,864. I Løbet af sidste Aar blev 397 Skibe med c. 877,360 Brutto Tons forsynet med Lastelinie-mærke, foruden at et stort Antal Skibe blev eftermærket efter de ændrede Tabeller.

Da den tyske og den franske Regering har fastsat Regler og Tabeller for Lastelinie-mærke, som i det væsentligste stemmer overens med de engelske Regler, har Lloyds rettet en Henvendelse til Board of Trade om at arbejde hen til at opnaa en international Overenskomst om denne vigtige Sag. Board of Trade har derefter henvendt sig til det engelske Udenrigsministerium, der har oplaget Sagen og haaber at gennemføre den heldigt, da forskellige Landes Regeringer skænker Sagen alvorlig Overvejelse.

I den ny, franske Søfartslov, som nu er traadt i Kraft, anerkendes officielt Lloyd's Registers Afgørelser med Hensyn til Skibes Sødygtighed og Forsyning med Ankere og Kæder m. m.

For Tiden er 404 Skibe noteret i Lloyd's Register, som er udrustet med Apparater til traadløs Telegrafering, og 362 Skibe som er forsynet med Apparater for Under-vandssignaler.

I Aarets Løb døde Selskabets Formand, Mr. James Dixon, der i over 31 Aar havde været knyttet til Selskabet, og til hans Efterfølger valgtes Mr. Thomas L. Devitt, der i mange Aar har været Medlem af Selskabets Bestyrelse.

Fragtmarkedet.

Aller er en Uge forløbet uden at der i nogen Retning har fundet Forandringer af særlig Betydning Sted. Lang-

farten byder i Øjeblikket paa de bedste Chancer, uden at der dog her er Silke at spinde, men naar der har været lidt Held med i Dispositionerne, kan der nok blive noget tilovers for store Baade. De middelstore Baade (1.500/2.500 Tons) har derimod i de fleste Tilfælde ret vanskeligt ved at klare sig til de Rater, som for Øjeblikket betales i Nord- og Østersofarten, paa Middelhavet eller i den vestafrikanske Jordnødfart, da Raterne i alle disse Markeder er meget lave. De sidste Dages Kulde har bragt mere Fasthed i Kulfragterne til Østersøen, og varer Kulden ved, vil Begæret uden Tvivl udvide sig og muligvis afføde nogen Opgang. For en halv Snes Dage siden betaltes kun 3/6 til Swinemünde, medens der nu bydes 3/9 à 4/. Afskibningerne fra Botten, Petersborg, Kronstadt, Narva etc. er nu ophørt for i Aar. og kun Reval, Riga, Libau, Windau samt de sydsvenske og tyske Havne har nu Brug for Tonnage, men dit Tilbudet heraf for Øjeblikket overstiger Begæret, er Markedet trykket, og Fragterne faldet, hvortil ogsaa den Omstændighed har bidraget, at Korneksporten fra Rusland, som ellers har været usædvanlig livlig de sidste Par Maaned, er bleven betydelig ringere, ikke fordi der ikke er Varer, tværtimod opgives Pakhusene i Havnestederne at bugne af Korn, men Afsætningsforholdene paa de udenlandske Markeder er vanskelige. Forhaabentlig vil der dog snart ske en Forandring til det bedre heri, hvilket vilde være af stor Betydning for de Dampere, som i Vintertiden vil blive holdt i de hjemlige Farvande.

Det østlige Marked viser ingen nævneværdige Forandringer. For Bønner fra Dalny eller Vladivostok betales henholdsvis 28/ og 29/, for Ris fra Birma 23/ O. C., 22/6 Adriaterhavet, alt pr. Februar, og Tonnage gaar i betydelige Mængder i Ballast ud til Østen. Bombay viser mere Begær paa Basis af 18/ Dodvægt U. K. eller Kontinentet, én Lossehavn, 18/6 to Havne. December/Januar Lastning. Kurrachee betalte 14/6 Skala, Basis én Lossehavn pr. December.

Sortehavet etc. ligger meget flovt, da Ladning til Eksport er knap til Trods for ret gode Tilførsler. — Novorosisk betalte sidst 6/6 til Rotterdam, 7/9 Danmark, Basis én Lossehavn, Option Oljekager 1/6 ekstra, medens Nikolajeff sluttede et Par prompte Baade paa 3.000/4.000 Tons til 7/3 N. C. Sulina fragtede derimod til 7/6 N. C., 8/ Hamburg. Fra Donau sluttedes lidt til 8/ à 8/3 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet.

Middelhavet har fragtet ret livligt, men Raterne maa gennemgaaende betegnes som meget utilfredsstillende. Aleksandria betalte sidst kun 6/3 for Bomuldsfrø til Hull, 6/9 London, medens en mindre Baad sluttedes til 7/ Southampton eller Bristolkanalen. — Blandt Ertsbefragtingerne nævner vi 9/ Huelva/Savannah eller Golf Havn, 4/7½ Vivero/Rotterdam, 4/9 Algier/Tyne-Dock, 5/ Almeria/Glasgow, alt med fri Despatch. For Salt fra Port Said sluttedes et Par Baade til kun 5/ Rangoon, Penang eller Singapore. For Erts fra Bilbao kan faas 4/4½ Middlesbro, 4/6 à 4/7½ Rotterdam, 5/ Maryport.

Nordamerika har i enkelte Retninger vist en Ubetydelighed mere Liv, i andre (Bomuldshavnene) mindre Liv, men overalt er Raterne lave. For Korn fra Filadelfia sluttedes til 1/9 udsøgt Havn og for Kul fra Norfolk til La Plata til 11/. Galveston betalte 28/9 for Bomuld til Havre, 8/ paa Netto Charter til Liverpool. Tommerfragterne fra Golfen synes knappere, 70/9 betaltes til Rotterdam, 95/ til Buenos Aires eller Bahia Blanca.

La Plata Markedet ligger helt igennem bedre, særlig for prompt Lastning, og fra San Lorenzo Grønsen betaltes indtil 11/7½ O. C., 13/ à 13/3 pr. ultimo December. 14/ à 14/6 pr. Januar, 14/9 pr. Februar, alt med 6 d. mindre for direkte Havn. Bahia Blanca sluttede paa samme Betingelser til 13/3 pr. 1/15 Januar, 14/6 pr. 5. Februar/5. Marts.

Østersømarkedet er flovt og Laster knappe. Fra Reval bydes 11¼ d. Hvedebasis til Rotterdam, 1/0¾ Antwer-

pen eller Ghent, Frcs. 17½ à 18 for Hør. Riga har sluttet til 9 d. Havrebasis Emden eller Antwerpen, 22/ à 22/6 D/B ¼ Boards London eller Grimsby, Hfl. 10½ à 11 Holland, Frcs. 25/26 Antwerpen, 26/27 Rouen. Fra Libau kan nu kun faas omkring 8¾ d. til London eller Rotterdam, 9 à 9¼ d. Antwerpen, 11¼ Rouen, og for Smaabaade bydes 1/1½ til engelsk Kanalhavn. Königsberg har intet at byde paa, og fra Memel og Danzig findes kun enkelte Træ- eller Sukkerlaster til lave Rater.

Kulfragterne er gennemgaaende fuldtud hævdede, og der har i de fleste Retninger været sluttet ret livligt. Fra Tynen eller Blyth er sidst belalt 3/9 Königsberg (2.000 Tons Baad med 600 Tons Losning), 4/7½ Pillau (1.200), 4/9 Bandholm (1.000), 4/3 Svendborg (1.400), 3/3 à 3/6 Hamburg, 4/7½ Lissabon (2.800), 6/9 à 7/ Genua, 6/9 Girgenti (2.600), 6/3 Piræus (4.000). Fra Firth of Forth betaltes 3/10½ Kjøbenhavn (1.800), 4/4½ Horsens (1.400), 4/6 Nyborg (1.300), 4/10½ Randers (850), 4/6 Stockholm (1.700), 4/ à 4/1½ Kiel (1.800/2.000). Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi 4/6 à 4/9 Lissabon, 6/9 Barcelona, 6/9 à 7/ Genua, Frcs. 6½ Algier, 7/9 Venedig eller Ancona, 5/6 à 5/9 Port Said, 6/3 Aleksandria, 7/ Aden, 6/3 Las Palmas, 9/ à 9/6 River Plate.

Havarier og Forlis.

Soli deo gloria, Tjalk af Groeningen, er Natten til d. 21. ds., paa Rejsen fra Hamburg til Falkenberg med en Ladning Oljekager, strandet paa Hatterrevet. Bjergningsdampere »Helsingør« har reddet alle om Bord værende, deriblandt Kaptajnens Kone og to Børn og landsat dem i Kalundborg. Skibet staar ikke til at bjerge.

Bryssel, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Kronstadt til Velzen med Papirmasse, mistet en Del Dækslast i haardt Vejr.

Dehora, svensk Jagt af Korne, der, som meddelt, strandede ved Vejro, er bragt flot af Nakskovdpsk. »Activa« og indbragt til Nakskov, efter at en Del af Ladingen (Godning) var losset i Lægtene. Besætningen hjergedes, da Strandingen skete, over paa Vejro Fyr, og kom senere atter om Bord.

Olgaa, Skonnert af Esbjerg, er af Svitzers indbragt til Aalborg efter Grundstodning paa Samsø.

Firona, Skonnert af Stavanger, kom d. 24. ds., paa Rejsen fra Lübeck til Helsingborg med en Ladning Godningssalt, paa Grund paa Dragor Sandrev. Svitzers »Hertha« assisterede Skonnerten af Grunden.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handelsmande.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilsum.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 24./11. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Denia 24./11. — Algarve, Borries, ank. Antwerpen 21./11. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Trondhjem 23./11. — A. N. Hansen, Pnasse, pass. Brunsbüttel 24./11. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 22./11. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 5./11. hertil. — Arno, Strubberg, afg. Rotterdam 23./11. til Swansea. — Aurora, Fischer, afg. herfra 23./11. til Pernau. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 24./11. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Dartmouth 21./11. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 23./11. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Kronstadt 24./11. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 23./11. — Dagmar, Bogvad, afg. Riga 24./11. til Antwerpen. — Douro, Soberg, ank. hertil 23./11. — Frederik, Thomsen, ank. London 21./11. — Florida, Andersen, dokker her. — Garonne, Kromann, afg. herfra 24./11. til Stettin. — Georgios I, Sorensen, ank. Hull 24./11. — Hellig Olav,

Holst, afg. Kristianssand 20./11. til New York. — Hengest, Munk, ank. her 23./11. — Hjelm, Sorensen, ank. her 24./11. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Catania 24./11. til Messina. — Jolantha, Simonsen, ank. Stettin 24./11. — Kasan, Hansen, ank. Libau 20./11. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 20./11. — Kiew, Jorgensen, afg. Reval 24./11. til Riga. — Kurusk, Gommesen, afg. Bordeaux 24./11. til La Rochelle. — Leopold 11, Rasmussen, ank. hertil 24./11. — Loire, Craignou, ank. La Rochelle 21./11. — Louise, Kruse, pass. Gibraltar 22./11. for Genua. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 15./11. til Boston. — L. P. Holmblad, Jousen, pass. Gibraltar 23./11. for Tunis. — Moskov, Müller, afg. herfra 21./11. til Reval. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Smyrna 16./11. til Gibraltar. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 18./11. — O. B. Suhr, Friscentje, ank. Dunkerque 19./11. — Omsk, Harder, ank. Libau 21./11. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 24./11. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 23./11. til Glasgow. — Perm, Christensen, ank. London 23./11. — Pregel, Iversen, afg. herfra 21./11. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Marseille 20./11. — Saxo, Gotthardt, ank. her 23./11. — Seine, Dampt, afg. Stettin 23./11. til Riga. — Texas, Lissner, ank. Moss 24./11. — Thyra, Jorgensen, ank. hertil 23./11. — Tiber, Bech, afg. herfra 22./11. til Alicante. — Tyr, Thanning, afg. herfra 23./11. til Windau. — United States, Wulff, ank. New York 16./11. — Viking, Meyer, ank. Arendal 24./11. — Karin, Ryberg, afg. Stettin 23./11. til Manchester. — Vadso, Paulsen, ank. hertil 24./11.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gulf. 7./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Galatz 23./11. til Tripolis. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Swansea 16./11. til Beyrouth. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 14./11. — Helmer Mørch, Thorsoc, ank. Cardiff 5./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Riga 18./11. til Neapel. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. London 22./11. til Hull. — Wladimir Sawin, Carstensen, pass. Holtenau 23./11. til Papenburg. — Alexander Shukoff, Braudt, ank. Stettin 19./11. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 23./11. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Petersborg 23./11. til Antwerpen. — Nawa, Dahl, afg. Bilbao 10./11. til Haifa.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Ørnskøldsvik 22./11. — Nautik, N. Nielsen, ank. Valencia 22./11. — Nexos, Basse, ank. Lübeck 21./11. — Gerda, Iversen, pass. Tanger 20./11. for Gibraltar. — Ellen, Hansen, afg. Esbjerg 23./11. til Hamburg. — Cito, Jepsen, ank. Frederikshavn 21./11. — Napoli, Brinch, ank. Cardiff 23./11. — Dagmar, Mathiasen, afg. Libau 22./11. til Sundsvall. — Alfa, Lauritsen, afg. Båtskärsnäs 20./11. til Lorient. — Laura, Pedersen, pass. Frederikshavn 20./11. til Calais. — Hebe, Gregersen, ank. Antwerpen 20./11. — Johanne, Thogersen, ank. Kotka 22./11. — Karla, Nielsen, ank. Furugrund 21./11. — Fylla, Christensen, ank. Limerick 23./11.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Königsberg 21./11. — I. N. Madvig, Schjødt, ank. Hull 21./11. — Hamlet, Jorgensen, ank. Rotterdam 19./11. — Helge, Pii, afg. Kjøbenhavn 20./11. — Rolf, Reese, afg. Riga 20./11. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Newcastle 19./11.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Riga 22./11. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Wismar 22./11. — Martha, Christensen, afg. Tyne Dock 18./11. — Elna, Ratjo, ank. Tappert 22./11. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 13./11. — Simone, Møller, ank. Kings Lynn 23./11. — Jeanne, Løffler, afg. Hernosand 24./11. — Vera, Risse, afg. Bona 15./11. — Daisy, Lagesen, ank. Stockholm 24./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 22./11. — London, Bom, afg. Bouess 23./11. til Swinemünde. — Paris, Tholander, afg. Boness 17./11. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, ank. Velzen 20./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Oran 23./11. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Grimsby 23./11. — Roma, v. Thun, ank. Korsør 21./11.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Middlesbro 23./11. — Nelly, Clausen, ank. Gefte 7./11. — Fanny, Eriksen, ank. Kronstadt 21./11. — Lilly, Nielsen, ank. Nantes 21./11. — Alexy, Lorentzen, ank. Wyburg 24./11. — Dagny, Sorensen, pass. Kajsor Wilhelm Kanal 24./11. for Ostende. — Mary, Bang, ank. Great Yarmouth 19./11.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hausen, afg. Petersborg 21./11. — Russia, Poulsen, ank. Amsterdam 14./11. — Carl Hecksher, Starck, ank. Lübeck 21./11. — Dania, Petersen, afg. Leith 9./11. — Normannia, Eriksen, ank. Barry 21./11. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 23./11. — Canada, Jespersen, ank. Marseille 16./11. — Livonia, Lindberg, afg. Ghent 24./11.

Østersøen. Cimbrina, Poulsen, er ank. til St. Thomas. — Patria, Dam-Larsen, ank. Antwerpen 10./11. — Gratia, Sorensen, ank. Swansea 22./11. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 14./11.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Leer 11./11. — Gallia, Nielsen, ank. South Shields 11./11. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Hull 22./11. — Sarmatia, Pedersen, afg. Oran 23./11. — Kotionia, Rasmussen, afg. Penarth 20./11.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Kiel 23./11. — Granaria, Nielsen, afg. Rotterdam 16./11. — Carbonia, Mathiasen, afg. London 22./11. — Estonia, Winckler, afg. Cardiff 16./11.

Dan. Fionia, Hausen, ank. Kjøge 23./11. — Selandia, Troensegaard, ank. Windau 21./11. — Secalia, Jensen, ank. Rotterdam 19./11. — Frumentia, Andersen, afg. Novorossisk 28./10. — Boscia, Skovgaard, ank. Barry 17./11.

Ovean. Philadelphia, Horn, ank. Kristiania 23./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Petersborg 17./11. til Hnl. — Brattingsborg, Suenson, afg. Rouen 21./11. til Newport. — Flynderborg, Palm, ank. Libau 15./11. — Frederusborg, Fischer, afg. London 23./11. til Fife. — Frederiksberg, Albertsen, ank. Cardiff 16./11. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Petersborg 21./11. til Lübeck. — Kronborg, Jensen, afg. Huelva 10./11. til New York. — Rosenborg, Schultz, ank. Petersborg 14./11. — Skanderborg, Jensen, ank. Nantes 16./11. — Stegelborg, Lund, ank. Windau 23./11. — Stjerneborg, Lund, ank. Emden 23./11. — Soborg, Hansen, afg. Huelva 20./11. til Königsberg. — Uranienborg, Schmidt, ank. Tyne 20./11.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, afg. Tyne 11./11. til Cette. — Klampenborg, Winther, ank. Sunderland 23./11. — Marselisborg, Larsen, ank. Antwerpen 22./11. — Silkeborg, Pedersen, ank. Königsberg 20./11. — Skodsborg, Agerlin, auk. Huelva 23./11. — Tuborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Ulfborg, Møllerup, ank. Petersborg 15./11. — Vordingborg, Palsbo, afg. Kalundborg 20./11. til Riga.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Leith 22./11. til Esbjerg. — Dansborg, Kühl, ank. Danzig 19./11. — Jægersborg, Larsen, ank. Tyne 21./11. — Kallundborg, Nielsen, ank. Windau 21./11. — Taarnborg, Matzen, auk. London 19./11.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Petersborg 17./11.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Methil 23./11. til Odense.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Barry 15./11.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Odense 22./11. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Windau 22./11.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Korsør 20./11. til Windau.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Blyth 22./11.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hausen, afg. Tyne 21./11. til Swinemünde. — Otto Rud. Hauch, ank. Neuzen 20./11. — Ove Gjedde, Jans, afg. Windau 22./11. til Grimsby.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Hamburg 22./11. til Graugemouth. — Fulton, Jørgensen, ank. Pertusola 2./11. — Newtown, Andersen, ank. Antwerpen 14./11. — Nivingston, Svendsen, ank. Bremen 18./11. — Washington, Nielsen, afg. Windau 22./11. til Hull.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Gabe, ank. Göteborg 21./11. — Siam, Cortsen, afg. Suez 22./11. til Hongkong. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Shanghai 30./10. til Suez. — Cathay, Kruse, afg. Port Said 16./11. til Glasgow. — Chumpon, Hansen-Rauu, afg. Antwerpen 19./11. til Port Said. — St. Croix, Jensen, afg. Suez 20./11. til Calicut. — Bandon, Thomsen, ank. Port Sudan 7./11. — Pagan, Knudsen, afg. Colombo 21./11. til Suez. — Samui, Licht, afg. Port Said 11./11. til London. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Funchal 6./11. til Capetown. — Cambodia, Christensen, afg. Christmas Island 2./11. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 12./11. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 6./11. til St. Thomas.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Kjøge 22./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. Antwerpen 23./11. — Helone, Sørensen, ank. Methil 23./11. — Agnete, Petersen, ank. Methil 24./11. — Hermia, Hansen, ank. Königsberg 15./11. — Alice, Schultz, afg. West Hartlepool 24./11.

Svendsen & Christensen. N. F. Hoffding, v. Deurs, afg. Antwerpen 24./11. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Tyne 23./11. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Antwerpen 23./11. — Alfred Hage, Møller, afg. Kjøbenhavn 23./11. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Windau 20./11. — Ajax, Brorsen, afg. Riga 24./11. — Lars Kruse, Mathiesu, afg. Libau 21./11. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Ghent 20./11. — Peter Willemoos, Albertsen, afg. Ghent 23./11. — Haus Tavsén, Klanborg, ank. Ghent 21./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Ghent 18./11.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Dunkerque 23./11. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Blyth 23./11. — Urania, Clausen, afg. Blyth 17./11. — Svend, Schmidt, ank. Blyth 18./11.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Kronprins Frederik, Andresen, pass. Redeu 20./11. til Ter-

fra Robbins Reef Fyr i N. 40° 40' 10" N. Br. 74° 40' 3' 5" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2329. Kjøbenhavn 1909).

2687. Tønde flyttet. **Great Egg Inlet.** **New Jersey.** **Great Egg Inlet** lodret stribede Stumpfonde er flyttet c. 1 Sm SV. hen i 11 m Vand og ligger nu, fra Abscon Fyr i S. 43° 50' V. og fra Ocean City Rednings-Station i S. 61° Ø.

2688. Fyr tændt. **Little Egg Inlet.** **New Jersey.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa S.-Enden af Tucker Beach, fra Tucker Beach Fyr i S. 89° 40' V. og fra Little Beach Redning-Station i N. 49° 20' Ø. Flammens Højde: 8 m. Brun Fyr-baako. 39° 29' 8" N. Br. 74° 18' 26" V. Lgd.

2689. Fyr forandret. **Finus Point Jetty.** **Delaware River.** Finus Point Jetty Fyr er nu forandret og viser rodt Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 39° 37' 34" N. Br. 75° 34' 17" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1024. Kjøbenhavn 1909).

2690. Fyr forandret. **Reedy Island.** **Delaware River.** Reedy Island for-resto Ledefyr er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 3 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek. 39° 26' 43" N. Br. 75° 34' 36" V. Lgd.

2691. Fyrskibet »Cape Charles« atter udlagt. **Chesapeake Bay.** Fyrskibet »Cape Charles« Nr. 49 er atter udlagt paa Station og Reservfyrskip Nr. 72 ind-draget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1365. Kjøbenhavn 1909).

2692. Vrag borttaget. **Baltimore Harbor.** **Chesapeake Bay.** Vraget af Fartøjet, der var sunket i Indløbet til Baltimore Harbor, er borttaget og Afmærk-ningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2473. Kjøbenhavn 1909).

2693. Tønde udlagt. **Hog Island Shoal.** **Charleston Harbor.** **South Carolina.** En rød Spidstønde er i 6 m Vand udlagt ved Kanten af Grunden V. for Hog Island, fra Mount Pleasant bageste Ledefyr i N. 73° 50' V., og fra Sluttes Folly Island Spit Fyr Nr. 3 i N. 12° 50' Ø.

2694. Fyr ødelagt. **Cape Florida Shoal.** **Key Biscayne Bay.** **Florida.** Cape Florida Shoal Fyr, 2 Sm S. 36° 20' Ø. fra Cape Florida ubebyggede Fyrhus, er øde-lagt i en Orkan. Bygningen vil blive genopført og Fyret atter tændt snarest mul-ligt. 25° 38' 27" N. Br. 80° 8' 0" V. Lgd.

2695. Baaker og Fyr ødelagt. **Florida Reefs.** **Florida.** Følgende Fyr og Baaker paa Florida Reefs er ødelagt i en Orkan: Paa de ydre Rev: Bankerno O, K, F, E, S og R. I Hawk Channel Baakerne W, Bowles Bank South, M F, J H H og D H, Fyrene Hen and Chickens Shoal H C, East Turtle Shoal E T, East Washerwoman Shoal E W, og Pelican Key P K. De vil atter snarest muligt blive opført og Fyrene tændt.

2696. Baaker og Fyr ødelagt. **Key West Harbor.** **Florida.** I Key West Harbor er Ship Channel Shoal Baake Nr. 5 og East Triangle Baake ødelagt, og Mittel Ground Fyr slukket i en Orkan. Skaden vil blive istandsat snarest muligt.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2697. Tønder midlertidig udlagt. **South Pass.** **Mississippi River.** **Louisiana.** **Foreneede Stater i Nord-Amerika.** Følgende sorte Spirtonder er midlertidig udlagt ved V.-Siden af 8, 9 m Lobet som fører ind i South Pass: West Bank Tønde Nr. 3 i 9 m Vand, 3 Kbl S. 49° 40' Ø., West Bank Tønde Nr. 5 i 9, 5 m Vand, 3 Kbl S. 35° 20' Ø., og West Bank Tønde Nr. 7 i 8, 5 m Vand, 2½ Kbl S. 1½° Ø. fra South Pass East Jetty Fyr.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2698. Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet. **San Antonio Bank.** **Ba-hia.** **Brasilien.** Lys- og Klokketønden ved N.-Enden af San Antonio Bank er sunket. En hvid Spidstønde er midlertidig udlagt paa Stationen. 13° 1', S. Br. 38° 31', V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er an-givet for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Af-stande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er ret-visende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse
og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2657. Lodstaksters Ikrafttræden. **Randers-Fjord.** **Kattegat.** De i »Efter-retninger for Søfarende Nr. 2613, 1909 anførte Takster for Randers-Fjord Lodseri træder i Kraft den 1ste Januar 1910. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2613. Kjøbenhavn 1909).

2658. Forestaaende Forandring af Fyr. **Møen.** **Østersøen.** I 1910 vil Moens Fyr blive forandret til et Lynfyr, der hver ½ Minut viser Fire-Lyn, Lys c. ½ Sek., Mørke c. 4 1/5 Sek., Lys c. 1/5 Sek., Mørke c. 4 1/5 Sek., Lys c. 1/5 Sek., Mørke c. 4 1/5 Sek., Lys c. 1/5 Sek., Mørke c. 14 1/5 Sek. Fyret vil blive vist fra det nuværende Taarn.

Medens Fyret forandres, vil der tød S. for Fyret blive tændt et midlertidigt Fyr, der hver ½ Minut viser Fire-Blink, Blink c. 2 Sek., Mørke c. 3 Sek., Blink c. 2 Sek., Mørke c. 3 Sek., Blink c. 2 Sek., Mørke c. 3 Sek., Mørke c. 3 Sek., Mørke c. 3 Sek., Mørke c. 3 Sek., Mørke c. 2 Sek., Mørke c. 13 Sek. Synsvidde og Lysevne: 10 Sm.

For Tændningen kan det ny Fyr brende til Forsøg. (Kort Nr. 139, 157 og 160. Danske Lods, Side 414. Fyr-Port. Nr. 350).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2659. Fyrskibe inddraget. **Sverrig.** Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i Luleå er Fyrskibene »Norströmsgrund« og »Sydostbroten« inddraget.

2660. Fyr tændt. **Glettkau.** **Danziger Bucht.** **Tyskland.** Ved Glettkau er bygget en c. 130 m lang, fast Bro, paa hvis Yderende er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 2 Sm. 54° 23', N. Br. 18° 36', Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

2661. Lystønde midlertidig slukket. **Adler-Grund.** Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønden Adler-Grund midlertidig slukket.

2662. Vrag borttaget. **Stettiner Haff.** **Kahnen,** som var sunket ved Fyr-skibet »Woitzig«, er optaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2565. Kjøbenhavn 1909).

*) Reduktionstilbet for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og om-vendt laas, snalmøge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til *Dansk Søfartstidendes Kontor.*
Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

2663. Vintermærkning. Stettner Hæft. Iølge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Vintermærkningen mellem Stettin og Svirnenünde foretaget.

2664. Vintermærke. Plantagenet Grund N. Rügen NV. Vintermærket for Lys- og Fløjteordenen »Plantagenet Grund« er en hvid Spiritønde, mærket »Plantagenet Grund N.«, med N-lig Topbetegnelse, 8 m over Vandet.

2665. Telegrafstønde inddraget. Jægersberg. Kiøler Havn. Telegrafstønden ved Jægersberg er permanent inddraget. $54^{\circ} 23' 53''$ N. Br. $10^{\circ} 12' 36''$ Ø. Lgd. (Kort Nr. 125).

2666. Løssensplads afmærket. Kiøler Havn. I Kiøler Havn er Løssenspladsen N. for den ny Færgeburo afmærket med flere Tønder med rødte Flag og hvide Lanterne.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2667. Fyr uregelmæssige. Pallworm og Ochsensand. Tyskland. Pallworm Havn Fyr og Ochsensand Fyr kan i den nærmeste Tid lyse uregelmæssigt eller være slukkede.

2668. Skibsmeldinger om Matten. Cuxhaven. Elben. Signal-Stationen i Cuxhaven modtager nu gratis Skibsmeldinger, der aftrykkes af passerende Skibe, med en elektrisk Signallantene efter Morse System, og telegraferer dem til Hamburg. Lodserne er beordret til at være højlydte. For at aflyse Signalet, kaldes med Prikker, hvilket Stationen besvarer med afkøstede Slreger og Prikker. Danske Skibe giver derpaa Bøgstav »C«, og derpaa de fire Kendings-Signaler Bøgstaver. Under Signaleringen viser Stationen et hvidt, fast Fyr. Slukkes dette, betyder det, at Signalet ikke er forsynet. Passere flere Skibe tæt ved Stationen, modtages Signalerne i den Orden i hvilken Skibene passerer. Skibsførere anmodes om at benytte denne Signaleringsmanøvre om Natten og i tvkt Vejr.

2669. Tønder flyttet. Fyr foranredt. Belum og Søsmehusen. Elben. Paa Grund af Forandring i det S-lige Farvandet ved Ostebank er sort Spidstønde Nr. 22 flyttet 100 m og rød Spiritønde a/b 150 m S. hen. $53^{\circ} 51' 42''$ N. Br. $9^{\circ} 1' 59''$ Ø. Lgd. og $53^{\circ} 51' 35''$ N. Br. $9^{\circ} 2' 27''$ Ø. Lgd.

Belum Fyr er forandret og viser nu hvidt, fast Lys fra N. 68° . V. gennem N. til N. 6° Ø. front, fast Lys derfra til N. 55° Ø., hvidt To-Lys derfra til N. 59° Ø., over sort Spidstønde Nr. 22, hvidt, fast Lys derfra til N. 63° Ø., over rød Spiritønde a/b, hvidt Et-Lys derfra til N. 67° Ø.

Søsmehusen Fyr viser nu hvidt Tre-Lys fra S. 55° . V. til S. 58° . V., hvidt, fast Lys derfra til S. 60° V., over sort Spidstønde Nr. 22, hvidt Et-Lys derfra til S. 73° V., hvidt, fast Lys derfra til S. 79° V., hvidt To-Lys derfra til S. 80° . V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 841. Kjøbenhavn 1909).

2670. Vrag. Viheland. Holland. En Dampner er sunket VNV. for Viheland, og et andet Vrag ligger ud for Posthuset paa Vihelors.

2671. Dybde. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er den mindste Dybde i det 100 m brede Lab 8, m.

2672. Fyrskibet »Abertay« atter udlagt. Tay. Skotland. Fyrskibet »Abertay« er atter udlagt paa Station og det midlertidige Fyrskib inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2579. Kjøbenhavn 1909).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2673. Undervands Klokkelønde atter udlagt til Forsøg. Havre. Frankrig. Den hvide, spidse Undervands Klokkelønde med Ballon er atter til Forsøg udlagt 200 m N. for Fløjteordenen »Quest des Approches de l'Écluse« ved Indløbet til

Havre. $49^{\circ} 30' 5''$ N. Br. $0^{\circ} 0' 59''$ V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 179. Kjøbenhavn 1909).

2674. Forandring i Belysning. Camber Pier. Portland Harbour. England S-Kyst. Et rødt fast Fyr er tændt paa NV-Enden af Camber Piers Forlængelse, og de to midlertidige, røde, faste Fyr paa Forlængelsen slukkede. Det røde, faste Fyr paa Indenden af Forlængelsen er omlyttet med et hvidt, fast Fyr. $50^{\circ} 34' N. Br. 2^{\circ} 26' V. Lgd.$

2675. Grund fundet. Campbellton. Kiltreannan Sound. Skotland V.-Kyst. En 4 m Klippe er fundet 5,2 Km S. 70° V. fra Midten af Otterard Rock, paa V.-Siden af Lobet V. om Otterard Rock. $55^{\circ} 27' 10''$ N. Br. $5^{\circ} 32' 0''$ V. Lgd.

2676. Lys- og Fløjteorden flyttet. Longn Strangford. Irland Ø.-Kyst. Lys- og Fløjteordenen Fairway er nu flyttet $4\frac{1}{2}$ Sm N. 37° V. hen i 25 m Vand, og ligger 15 Km N. 74° Ø. fra Slagen paa St. Patrick's Rock og i S. 19° Ø. fra Tara Hill. $54^{\circ} 19' N. Br. 5^{\circ} 28' V. Lgd.$ (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1966. Kjøbenhavn 1909).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2677. Forandring af Taagesignal. Kermoran. Chenal du Four. Frankrig. Om kort Tid forandres Taageklokken ved Kermoran Fyr til at give 20 Slag hver Minut. $48^{\circ} 21' 43''$ N. Br. $4^{\circ} 47' 26''$ V. Lgd.

2678. Klippe. Vigo Bay. Spanien V.-Kyst. En 6 m Klippe ligger i Vigo Bay. $7^{\circ} 46' N. Br. 8^{\circ} 41' V. Lgd.$

2679. Klippe fundet. Cape Agulhas S. Afrika S.-Kyst. Dampneren »Inverlay« rapporterede med 7 m Dybde at have stødt paa en lille Klippe, 3 Sm S. 6° V. fra Cape Agulhas Fyr. $34^{\circ} 52' 40''$ S. Br. $20^{\circ} 0' 15''$ Ø. Lgd.

2680. Taagesignal oprettet. Cape Dogs. Riber. St. Lawrence. Canada. Ved Cape Dogs Fyr gives nu Taagesignaler med en Diaphone, som hver 50 Sek. giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed. Bygninge nær hvid og staar 73 m S. 52° Ø. fra Fyrtaarnet, og tæt ved Vandet. Hornet vender mod S. 61° Ø. Fyrtaarnet staar e. 60 m fra Kysten, det er hvidt med rødt Tag. 11 m højt. Flammens Højde: 63 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1923. Kjøbenhavn 1909).

2681. Klippe fundet. Two Bush Channel. Penobscot Bay. Forenede Stater i Nord-Amerika. En 4,2 m Klippe er fundet 2 Km S. $31\frac{1}{2}^{\circ}$ V. fra Two Bush Island Fyr. $43^{\circ} 37' 36''$ N. Br. $69^{\circ} 4' 46''$ V. Lgd.

2682. Tønder udlagt. Hingham Bay. Boston Harbor. Massachusetts. I Hingham Bay er udlagt ved Lobet mellem Ø.-Siden af Peddocks Island og en 5 m Grund: Harrys Rock Spidstønde Nr. 2, fra Windmill Point Fyr i S. 139° V., og fra Strawberry Hill Tower i S. $86\frac{1}{2}^{\circ}$ V. Sixteen-Foot Spot Stumpstønde Nr. 1, fra Windmill Point Fyr i S. $23\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og fra Strawberry Hill Tower i S. $87\frac{1}{4}^{\circ}$ V.

2683. Vrag afmærket. Nantucket Sound. Massachusetts. Levegrenen »Sienandouk« er sunket i Nantucket Sound. N. for Vraget er udlagt en rød og sort vandret stribet Spiritønde, og ved Vraget en rød og sort vandret stribet Lys-tønde, der viser rødt, fast Lys, fra Nantucket Fyr i N. $24\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø., og fra Monnoy Point Fyr i S. 49° Ø.

2684. Hindring rapporteret. Fyrskibet »Pollock Rip« V. Nantucket Sound. Massachusetts. En Dampner med 6, m Dybde har stødt paa en Hindring midt i Lobet mellem Fyrskibene »Pollock Rip« og »Shovelhall Shoal«, c. $1\frac{1}{2}$ Sm fra det første.

2685. Fyrskibet »Cross Rip« atter udlagt. Nantucket Sound. Massachusetts. Fyrskibet »Cross Rip« Nr. 5 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2532. Kjøbenhavn 1909).

2686. Tønder Beliggende. Greenville Piers Channel. New York Upper Bay. New York. Lys-, Fløjte- og Undervands-Klokkelønden 2 G ved N.-Siden af Greenville Piers Channel ligger, fra Governor Island Fyr i S. $45\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2699. Undervands-Klokke udlagt.** Tarifa Point S. Gibraltar Stræde. Spaa-nal, Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause 6 Sek., er udlagt 1/2 Kbl S. for S-Enden af Tarifa Point. 35° 59', N. Br. 5° 36', V. Lgd.
- 2700. Fyrs Karakter.** Capo Mele. Golfo di Genova. Italien. Fyret paa Capo Mele viser hvidt Lys med Formørkelser hver 15 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 10 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1843. Kjøbenhavn 1909).
- 2701. Fyr forandret.** Porto Longone. Elba. Fyret paa Punta S. Giovanni er nu rødt, fast. Synsviddelen: 4 Sm.
- 2702. Fyr forandret.** Porto di S. Stefano. Fyret paa Yderenden af Molen ved Sundhedsanstalts Mole i Porto di S. Stefano er nu et grønt Blinkfyr. Synsviddelen: 4. Sm.
- 2703. Fyr forandret.** Porto Ercole. Fyret paa Batteriet S. Barbara ved Porto Ercole er nu rødt, fast. Synsviddelen: 4 Sm.
- 2704. Vrag.** Capo Spartivento. Et Vrag ligger sunket i 9 m Vand 3 Kbl fra Jernbane-Stationen Palizzi, V., for Torre Mozza. Rejsningen er over Vandet. 37° 54' 40" N. Br. 15° 59' 20" Ø. Lgd.
- 2705. Hindringer for Skibsarten.** Pola. Istrien. Østerrig-Ungarn. Da der i Pola Havn hyppigt ligger Hindringer for Skibsarten, skal Skibsførere være opmærksomme paa alle Signaler, som fra mindre Krigsskibe og Fartøjer kan blive gjort, og ubetinget følge de Anvisninger, der gives.
- 2706. Grund fundet.** Cap Axin. Alger. En 8 m Klippegrund ligger tæt ved Cap Axin (Akeine), c. 150 m SØ. for Klippen Axin. 37° 3' 10" N. Br. 7° 32' 30" Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst

- 2707. Fort findes ikke.** Kipini. Ozi River. Afrika. Fortet og Flagstangen ved Kipini findes ikke. 2° 31', S. Br. 40° 31', Ø. Lgd.
- 2708. Fortøjtønder forandret.** Bombay Harbour. Forindien. I Bombay Harbour er Fortøjtønderne, som laa 2, Kbl N. 64° Ø. og 3/4 Kbl S. 72° Ø. fra Dolphin Rock Fyr. inddraget. En Fortøjtønde er udlagt 2 Kbl N. 74° Ø. og en anden 7 1/2 Kbl N. 50° Ø. fra samme Fyr, der ligger paa 18° 54', N. Br. 72° 50', Ø. Lgd.
- 2709. Ledefyr forandret.** Mandavi River. Forindien V-Kyst. Ledefyrene for Indløbet i Mandavi River er nu røde, og de vises fra Fyrbanker ved hvide Behoelshuse. 15° 29', N. Br. 73° 48' Ø. Lgd.
- Baakerne paa Gaspardias og Alto da Conceicao er ikke borttaget, men kan ikke bruges til Navigeringen.
- 2710. Fyr atter flyttet.** Shortt Island. Dhamra River. Bay of Bengal. Forindien. Det hvide, faste Fyr paa Shortt Island er flyttet til Flagstangen, paa dennes ny Plads. Flammens Højde: 18 m. Synsviddelen: 12 Sm. 20° 46', N. Br. 87° 3', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2604. Kjøbenhavn 1909).
- 2711. Tønder til Opmaalng.** The Sandheads. River Hughli. Bay of Bengal. Bagindien. Indtil omtrent den 12te Februar 1910 ligger til Brug ved Opmaalng en Del Tønder ved The Sandheads, mellem Breddeparallerne gennem »Eastern Channel« Fyrskib og Eagle Sand. I Nærheden af nogle af Tønderne kan være udlagt smaa Lystønder eller Fartøjer. Fyrskibet »Eastern Channel«: 21° 0', N. Br. 88° 12', Ø. Lgd.
- 2712. Vulkansk Hævning.** Advarsel. The Terribles. Bay of Bengal. Birma. Den 14de September 1909 fandt en vulkansk Hævning Sted SØ. for The Terribles, hvorfor Navigeringen bør foregaa med den største Forsigtighed. 19° 21' N. Br. 93° 22' Ø. Lgd.

neuzen. — England, Andersen, ank. Esbjerg 21./11. — Holland, Poulsen, afg. Boness 22./11. — Rusland, Madsen, ank. Nakskov 22./11.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings-Co. Annette Furness, Larsen, ank. London 20./11.

Europa. Europa, Hansen, afg. Grangemouth 23./11. — Frankrig, Friis, afg. Rotterdam 20./11. — Tyskland, Danstrup, ank. Swinemünde 22./11. — Belgien, Nielsen, ank. Wihorg 17./11.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. London 20./11.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Freja, Nielsen, ank. Malmö 21./11. — Vora, Thing, ank. London 22./11.

Skandia. Gulfaxe, Andersen, afg. Kotka 22./11. til Rotterdam. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 21./11. — Rinfaxe, Faber, ank. Lovisa 21./11. — Schach Steenberg, Theilland, afg. Lübeck 24./11. til Libau.

Nykjøbing M. Nykjøbing, Lielmann, ank. Nykjøbing 21./11.

Thors. Kong Helge, Olsen, ank. Bergen 23./11. — Sterling, Nielsen, ank. Leith 24./11.

Sejlskibe.

Rønne. Argus, Holm, ank. Kalmar 16./11. — Bolgen, Westh, ank. Oscarshavn 16./11. — Gudmund, Petersen, ank. Kolding 16./11. — Sigurd, Kofoed, ank. Horsens 16./11. — Proven, ank. Volgast 18./11. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Fazo 18./11. — Atlas, Kyhn, ank. Dragør Red 18./11. — Kastor, Clusen, ank. Karlskrona 19./11. — Olive Dahl, Rasmussen, ank. Odense 19./11.

Svendborg. Esther, Petersen, ank. Haderslev 17./11. — Skjold, Larsen, ank. Gravesend 17./11. — Fylla, Rasmussen, ank. Kotka 18./11. — Elise, Andreasen, ank. Hull 18./11. — Cornwall, Petersen, ank. Norrköping 18./11. — Peter, Jørgensen, ank. Stubbejøbing 19./11. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Plymouth Red 19./11. — Kamma, Fisker, ank. Pillau 19./11. — Gæa, Petersen, ank. London 19./11. — Capella, Hansen, ank. Drammen 18./11. — Jens, Eriksen, ank. Bridgeness 18./11.

— Ignats, Breen, Lund, ank. Kristiania 18./11. — Vega, Rasmussen, ank. Lohals 20./11. — Guldborg, Jørgensen, ank. Wemyss 20./11. — Roma, Jensen, ank. Plymouth Red 19./11. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Kolberg 19./11. — Minorva, Fuglsang, ank. Havre Red 19./11. — Najaden, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 20./11. — Valkyrien, Hansen, ank. Yersey 21./11. — Valborg, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 21./11. — Galathea, Jensen, ank. Pontriuek 21./11. — Jørgen Larsen, Larsen, ank. Yersey 20./11. — Maagen, Jensen, ank. Brest 21./11. — Agnos, Christensen, ank. Brügge 21./11. — Martin Nissen, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 22./11. — Martin, Wilde, ank. Dunkerque 21./11. — Cimbria, Nielsen, ank. Paimpool 22./11. — Emanuel, Bentzen, ank. Ystad 22./11. — Kruse, Nielsen, ank. Lübeck 21./11. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Dunkerque 22./11. — Activ, Mouritzen, ank. Lorient 22./11. — Haabet, Andreasen, ank. Dieppe 23./11. — Pallesen, Jensen, ank. Nakskov 22./11. — Freja, Jensen, ank. Aarhus 22./11. — Concordia, Henriksen, ank. Kjøbenhavn 23./11. — Fulvia, Petersen, ank. Sunderland 24./11. — Ludvig, Larsen, ank. Bremen 23./11. — Standard, Rasmussen, ank. Newcastle 23./11. — Helge, Carlsen, ank. Warnemünde 23./11.

Ers. Freya, Petersen, ank. Odense 20./11. — Mathilde, Hansen, ank. Aarhus 22./11. — Abba, Petersen, ank. West Wemyss 22./11. — Norma, Christensen, ank. Garston 20./11. — Hojmdal, Eriksen, ank. Cuxhaven 20./11. p. R. t. Rio Grande. — Christian, Eschen, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Kathinka, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Johanne, Hansen, ank. Intrieux 21./11. — Anne, Mikkelsen, ank. Granville 22./11. — Karen, Albertsen, ank. Karlshamn 20./11. — Anne, Schmidt, ank. Riga 20./11. — Adele, Koek, ank. Wismar 21./11. — Johanne, Stegmann, ank. Kalandborg 21./11. — Veritas, Staugaard, ank. Nykjøbing F. 22./11. — H. C. Grube, Svane, er afg. Laguna til Kanalen f. O. — Svip, Jensen, ank. Neustadt 23./11. — Malfridur, Hansen, ank. Stralsund 23./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 26. November 1909. — Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. — Fragtmarkedet. — Havarier og Fortis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

2713. Fyr tændt. Lystønde udlagt. Kwala Muar. Johor. Malacca. Paa N-Siden af Indløbet til Kwala Muar er tændt et hvidt fast Fyr, 6 Km N. 24° V. fra NV-Hjørnet af Bandar Maharani. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 10 Sm. Ø. for S. 11° V. skjules det af Træer. Hvid Fyrtaarne. 2° 3' 30" N. Br. 102° 32' 55" Ø. Lgd.

En hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser, er udlagt 3 Sm N. 87° V. fra NV-Hjørnet af Bandar Maharani. 2° 3' 10" N. Br. 102° 30' 15" Ø. Lgd.

Lystønden, som laa 2 Sm SØ. herfor, er inddraget.

2714. Fyr tændt. Sungei Batu Pahat. Johor. Malacca. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Midten af Pulau Seling, tæt ved Indløbet til Sungei Batu Pahat. Flammens Højde: 12 m. Synsviddens: 5 Sm. Grant Taarn. Fyret er svagt og upaalideligt. 1° 47' 20" N. Br. 102° 53' 25" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2715. Fyr tændt. Baie de Phan Rang. Annam. Fransk Indo Chine. Et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 87° V. til S. 6° V., hvidt Lys fra S. 6° V. gennem S. til S. 12° Ø., og rødt Lys fra S. 12° Ø. gennem Ø. til N. 87° Ø., er tændt N. for Baie de Phan Rang. Flammens Højde: 74 m. Lysevnen: 11 Sm. 5 m høj Fyrbygning. 11° 36' 6" N. Br. 109° 4' 31" Ø. Lgd.

2716. Lystønde udlagt. Cherru To (Chel Tau). Ping Yang Inlet. Taidong Kang. Korea V.-Kyst. En rød Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt ved Yderenden af Grunden, 5½ Km S. 40° V. for den 50 m høje Høj paa Cherru To. 38° 38' 44" N. Br. 125° 37' 7" Ø. Lgd.

2717. Fyr tændt. Chemmayegu Moi Sø. Kusanan Po. Korea V.-Kyst. Et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek., er tændt paa en Klippe, som falder 2½ m for, SØ. for Chemmayegu Moi. Flammens Højde: 12 m. Synsviddens: 7 Sm. Sort Fyrtaarne. 36° 0' 18" N. Br. 126° 40' 24" Ø. Lgd.

2718. Fyr tændt. Youjiko To. (North Brown Island). Korea V.-Kyst. Et fast Fyr er tændt paa Klippen, som falder 3 m for NV. for Youjiko To. Lysset er hvidt fra S. 68° V. til S. 80° V. og fra N. 84° Ø. til N. 83° Ø., i øvrigt rødt. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 10 Sm. Rød Fyrtaarne. 35° 58' 20" N. Br. 126° 32' 40" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2719. Karantænebestemmelser. Sverig. De russiske Guvernementer Livland og Vologda er erklæret fri for Kolera. Dyrene købe og Oska i Japan er erklæret for smittet af Pest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bøg; R: renet, ny Udgave; † anmærket; T: Tillæg.
Korts eller Bøgs Nr.

England:
N West India Pilot, Vol. II., 6th edition. August 1909.
† West India Pilot, Vol. II., 1899. Pag. 16 til 231.
Et nyt Bind, West India Pilot, Vol. III., indeholdende Resten af den gamle Udgave, vil ndkomme om kort Tid.

R 1828 England, S. E. The Downs. Slip plate tilføjet. Oktober. 3 sh.
R 2159 Scotland, W., Sheet 2, Firth of Clyde and Loch Fyne. New Plan, Troon Harbour. Oktober. 4 sh.

R 1161 Wales, Swansea Bay. September. 3 sh.
R 3522 China, general chart of the Yangtse Kiang and its tributaries. Oktober. 3 sh.
R 479 West Indies, anchorages in Puerto Rico Island. New plan, Port Arecibo. September. 1½ sh.
N 20 Holland: Oostkust Sumatra. Mond der Asahan-rivier. 1:40,000. November 1909. Pris: f. 0,30.
† Samme, tidligere Udgaver.
N 226 Nederlandene. Kust. IJmuiden tot Eems. 1:250,000. November 1909. Pris: f. 1,25.
† Samme, tidligere Udgave.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningskostninger	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 Blinklyr, og hvorfra der med Dampirenen gives Tangesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: 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. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Beørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire 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 beørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejderne Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter 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 Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibaværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jernbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning 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. Kuliktavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
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 Tons Kran. Helsingørs Jærnkibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forendes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden 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 visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedes Indførslen genudføres til	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lades, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med de Arbejdsformænd (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	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, Jernbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staaer under Havneudvalget.	Dobbelt Jernbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejse, 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. Vandværkavand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexe.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibesom anløber for Kulturforsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er fri for Udg.	Ved Havnen er anst to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12½', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværksbøiden 6-6½ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik. Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørøde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 160 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.	Skibaafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor- neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 1 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 strønge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Præste.	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 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, Ophalingsbedding 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. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton. 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Novbr. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	94 1/4 - 1/2	94 1/4	94 1/2
Danmark		49 1/2	51 1/4
Norden		81 1/4	82
Kjøbenhavn		15 1/2	16 1/2
Carl		70 1/4	72
Dannebrog		74 1/2	75
Skjold		46	48 1/2
Urania		6 1/2	12
Union		14 1/2	16
Dampsk. af 1896		74 1/4	75 1/4
Hejmdal	89	88 1/4	89 1/2
Østasiatiske	131 1/2 - 1/4	131 1/4	131 3/4
Østersøen		—	—
Nordøen		—	—
Gorm		69 1/2	74
Torm		42	70
Inga		10	17
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		60	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	44 1/4 - 1/2	44 1/4	44 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		102	103
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		99 1/2	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats uops. 1909.		—	—
3 1/2 % uops. Stats.		94	94 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.		87	87 1/2
3 1/2 % Kbhvns. Kreditf.		90	92
4 % — — 2. Serie.		95	96
4 % — — 1.		96 3/4	98 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.		89 1/4	89 1/2
4 % — — 7.		91 1/4	94 1/4
3 1/2 % Landkreditk.		93	95
4 % Østift. Kreditf.		94 3/4	95 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		149 1/2	150 3/4
Privatbank	108 - 1/4	108	108 1/4
Landmandsbank		132 1/2	133
Handelsbank		136 1/4	136 3/4
Grundejerbank	44 3/4	44 1/4	45
Burm. & Wain	91 3/4 - 1/4	91 1/2	91 3/4
Helsingørsk Jærnsk.	92	92	92 1/4
Sukkerfabr.		227 1/4	228
Bryggeri Aktier	157 1/4 - 167	157 1/4	157 1/2

Vekselkurs d. 24. November 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.28	18.18
Paris	72.36	—
Amsterdam	150.26	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berline Børs d. 24. November 1909.

Russiske Noter	216.95
4 % Russiske Consols.	90.25
3 1/2 % — Boden Kredit.	85.20
5 % Mexikanske 1899	101.10
5 % Rumænske Stats	102.00
4 % — — 1890	94.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 28,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Dannebrog“ 2,000, „Skjold“ 2,000, „Union“ 8,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 254,000, „Østasiatisk“ 92,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreæklvpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



... THE ...
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYH“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

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.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Løsepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

„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: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 92.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 30. November 1909.

16. 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 - Wtropspe
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.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianderingsforretning
Eneforhandler af **Taufutrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udtøve
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“ **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Kew Certifikat 100 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE og SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Sinearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Skibshypothekbanken
Filial af hol-landske Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe. Telef. 9052

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«

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Skibshypothekbanker** **Prioritetslaan i Skibe**
paa favorable Vilkaar

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

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.

Kunsthvæverer Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshvæverer 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.



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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,300,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørger.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller og Jochumsen, Horsens.

HELGE STABELL

Skibssingeniør

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.
Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsprovianteriør

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenure

Telefon-Nr.
42

Levering af Skærver og Brudsten fra Stenbrud eller Søsten.

220 Kubikfavne Granitskærver og 140 Kubikfavne Brudsten eller Søsten til Kjøbenhavns Amts Landeveje udbydes herved i Entreprise i større eller mindre Partier i Henhold til Fortegnelse og Betingelser, der udleveres fra Amtsvejevæsenets Kontor Østerbrogade 5⁴, hvor skriftlige Tilbud indgives inden den 7. December Kl. 12.

Amtsvejspektøren.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Kjøbenhavn, d. 30. November 1909.

Det norske Søfartsblad »Kysten«, der synes at have gjort det til sin specielle Opgave at lægge den Svitzerske Bjergnings-Entreprise for Had og at gøre Reklame for dens Konkurrenter, bringer i sit Nummer for 19. November atter et ligesaa ubehersket som uberettiget Angreb paa det danske Bjergningsselskab. Det er ubegribeligt at et Blad, der giver sig ud for et Fagblad, tør byde sin sagkyndige Læsekreds en saadan Samling Nonsens. Det er kun nogle faa Aar siden, at »Kysten« indeholdt en Række skarpe Angreb paa den Svitzerske Entreprise, fordi den vovede at lade et af sine Skibe arbejde paa norsk Territorium, der efter Bladets Mening burde være forbeholdt Nordmændene, og den norske Presse har efter Evne bestræbt sig for at lægge det danske Selskab alle mulige Hindringer i Vejen for dets Virksomhed. Nu da et norsk Bjergningsselskab har taget Station i en dansk Havn er det lige med et bleven en Forbrydelse, at det danske Selskab søger at værne sine Interesser ved at gøre det samme, som enhver fornuftigt ledet Forretning gør, naar den trues af Konkurrence, nemlig at underbyde sine Konkurrenter. Det vilde snart være heldigt — man skulde synes endogsaa for »Kysten« selv — om disse smagløse Angreb, hvis Tendens kun er altfor tydelig, kunde ophøre.

Overtrædelse af Lov om Lodsvesen. Forleden Dag kom en tysk Skipper sejlene og vilde ind til Kragenæs paa Lolland; han hejsede Lodsflag, men da Lodsens var fraværende rør at lodse et andet Fartøj, fik han en dansk Fisker til at lodse sig ind. Medens han var i Færd hermed, kom Lodsens imidlertid og vilde assistere. Tyskeren havde nu taget Lodsflaget ned og vilde ikke have Lods. Dette meldtes til Lodsoldermanden i Bandholm, der straks lod Toldvæsnet holde Skipperens Papirer tilbage, saa at han ikke kunde sejle; samtidig anmeldtes Sagen for Politimesteren. Denne lod uopholdelig Skipperen tilsige til Møde i Politiretten. Han maatte indromme, at han havde taget Lodsflaget ned, hvilket er forbudt, samt vægret sig ved at tage Lods om Bord. For disse Forseelser maatte han for det første betale Lodsens de foreskrevne Lodspenge, og endelig maatte han erlægge en ikke helt ringe Bøde til den fælles Pensionskasse for Lodser. Da han havde gjort det, fik han Lov til at sejle videre.

»Vestl. Av.«

Udenrigsministeriets meddelelser:

Paa det russiske Handelsministeriums Budget er der blevet bevilget Midler til Indrettelse af telegrafisk Forbindelse mellem Runø Fyrtaarn i Rigabugten og Omverdenen. Stationen paa Runø, der vil blive indrettet til traadløs Telegrafering efter samme System som er anvendt paa Isbryderen »Jermak«, formenes at ville blive færdig til Foraaret.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Guvernementerne Kowno, Kostroma, Nishnij Novgorod, Rjäsan, Samara, Saratow, Tschernigow, Kiew, Pottava, Jekaterinoslow og Taurien i Rusland er erklæret kolerasmittede. Fogderierne Omega, Cholmogory og Schcnkursk i Guvernementet Archangel og Guvernementerne Wologda, Kurland og Livland med Riga og Udhavnen Bolderaa i Rusland er erklæret fri for Kolera.

Is melding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 27. November.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Sundsvallfjorden isfri. Alnösund løs Sjø- og Kvadderis. Klingerfjorden Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Gefle. Is i Lobene til Gefle. Skutskär og Harnäs Havne: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Strömstad. Løs Sjø- og Kvadderis. Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Tyske Farvande.

Memel. Isfri.

Pillau. Søen og Havnen isfri. Reviret Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Navigationen paa St. Petersburg. Mæglerfirmaet Nic. Heimburger i St. Petersburg telegraferer d. 26. ds. til os: Navigationen sluttet. Kommunikation uden Isbryder umulig.

Auktion over Vrag i Tidsvildeleje. Skonnerten »Vesla«, der strandede i Stormen fornylig, er med Indhold solgt d. 23. ds. for 380 Kr. Lasten — gammelt Jern — var lige nu møjsommeligt opfisket fra en gammel Skude, som strandede ved Frederikshavn for mange Aar siden.

(Frb. A. Av.)

Engelsk Søretssag.

Admiralitetetsretten i London behandlede d. 15. November 1909 i Følge »Shipp. Gaz.« en Bjergningssag, som af den engelske Damper »Whimbrel«s Rederi var anlagt imod Damperen »Philadelphia« af Kjøbenhavn. »Philadelphia«, hvis Størrelse er 3.815 Brutto Reg.-Tons, var paa den omhandlede Tid paa Rejse fra Rotterdam til Philadelphia med en Stykgodsladning. »Whimbrel«, der er en Damper paa 1.655 Brutto Reg.-Tons, var paa Rejse fra Rotterdam til Liverpool via Cork, da den d. 12. April d. A. Kl. 4.45 Fm. i Nærheden af Eddystone opdagede »Philadelphia«, som havde hejst to røde Lanterner for at vise, at den ikke var under Kommando, og tillige affyrede Raketter som Nødsignal. »Whimbrel« præjede »Philadelphia« og erfarede da, at Damperen fem Timer forinden havde været i Kollision med Sejlskibet »Cellie Chief« og derved havde faaet betydeligt Havari. Den havde et stort Hul i Styrbords Side, som strakte sig et Stykke ned under Vandet. Igen alene var Damperens Maskinrum og Fyrplads fuld af Vand, og Pumperne gjort ubrugelige, men Vandet trængte ogsaa rask ind i dens Lastrum, uagtet Damperen havde faaet en stærk Slagside til Bagbord. Man forsøgte at hindre Vandets Indtrængen ved Hjælp af Sejl, som det dog var vanskeligt at holde paa Plads. To af »Philadelphia«s Baade var sat i Vandet og bemandede, og Besætningen havde, for det Tilfælde, at det skulde blive nødvendigt at forlade Skibet, truffet Forberedelser til at redde deres Tøj. Kaptajnen befrygtede nemlig, at Skibet skulde kænre eller synke. Det blæste en frisk, tillagende Vind med nogen Sø, da »Whimbrel« gik i Gang med at tage »Philadelphia« paa Slæb til Plymouth. Paa den Tid saas intet andet Skib, som kunde yde Assistance. Paa Grund af »Philadelphia«s Slingringer sprang Slæbetrossen efter 40 Minutters Forløb, men saa hurtigt som muligt fik man igen tilvejebragt Forbindelse mellem Skibene, og omtrent

Kl. 11,45 Fm. — til hvilken Tid Vinden var vokset til Storm — blev det havarerede Skib bragt til en sikker Ankerplads indenfor Plymouths Bølgebryder.

Klagerne paastaar, at »Philadelphia« ved »Whimbrel«s Anstrængelser (herunder en Bugsering af 27 Sm.) er blevet reddet fra en overhængende Fare for at synke i rum Sø.

Indstævnte gør derimod gældende, at »Philadelphia« ikke ved Klagerens Bistand blev reddet fra en overhængende Fare. Vejret var godt og Søen rolig, hvad den vedblev at være, og da »Whimbrel« kom til, var den Del af Hullet, som var under Vandet, blevet næsten ganske stoppet ved Hjælp af Presenninger. Der var omtrent otte Fod Vand i Maskinrummet og paa Fyrpladsen, og lidt Vand i Lastrum Nr. 2, hvilket øjensynligt var kommet gennem Venilerne i Skoddet. Skibet var lige i Dampskibsruterne og kunde let have faaet Assistance, hvis det behøvede det. førend dets Stilling blev overhængende farlig. »Whimbrel«s Værdi var £ 30,000, dens Ladnings £ 30,518 og dens Fragt £ 468; hele Værdien £ 60,986. »Philadelphia«s Værdi var £ 13,700 og dens Ladnings £ 45,335; hele Værdien £ 59,035.

Retten tilkendte »Whimbrel« en Bjergeløn af £ 1,750.

Thøger Sørensen.

Den 20. November døde Thøger Sørensen efter kun nogle faa Dages Sygeleje i en Alder af omtrent 70 Aar.

Hans Navn havde en god Klang ovre paa Jyllands Vestkyst, men var ellers ikke meget kendt i andre Dele af Landet. — Og dog burde det være kendt i hvert eneste Hjem, thi den Virksomhed, som denne Mand har udfoldet, er af den Beskaffenhed, at enhver dansk skylder ham Tak for, hvad han har udrettet, og for den Glans, han har været med til at sprede over en af Landets smukkeste Institutioner, Redningsvæsnet. Og særlig skylder Sømandsstanden ham en varm Tak.

Som 23-aarig Mand begyndte Thøger Sørensen sin Tjeneste ved Redningsvæsnet i 1863. Næste Aar kom Krigen, og han maatte bort for at kæmpe for Fædrelandet. Om Bord i Fregatten »Sjælland« deltog han i Søtræfningen ved Rügen. Da han kom hjem, indtog han atter sin Plads ved Redningsvæsnet, og i 1874 overtog han Styrelsen af Redningsstationerne ved Agger. Paa hele den jydsk Vestkyst er der intet Sted, hvor Strandinger er indtruffen saa hyppigt som her, og navnlig er der da intet Sted, hvor Redningsvæsnets Hjælp har været paa kaldt i saa høj Grad som ved Agger. Det var et af de første Steder, hvor der blev anlagt Redningsstationer, nemlig i 1847, da Stationerne Agger Kanal og Vester Agger oprettedes. Siden den Tid har Redningsbaaden og Raketapparaterne Gang efter Gang været i Virksomhed for at redde de Skibbrudne, og i alt er der i den forløbne Aarrække alene ved disse Stationer reddet 800 Menneskeliv.

Thøger Sørensen har været en overmaade dygtig Leder af sine Stationer. Der kunde skrives et helt Værk om alle de Bedrifter, som her er udført. Ilvert enkelt Redningsforetagende fortæller om et Mod og en pligtfuld Udholdenhed, som sjældent finder sin Lige. I Flæng vælger vi her af Redningsvæsnets trykte Beretninger et enkelt Tilfælde:

»Skonnerikuf »Eureka« strandede den 19. Februar 1878 ved Thyborøn Kanal 1½ Mil Syd for Stationen Vester Agger. Kl. 5 om Morgenen modtog Opsynsmanden Underretning om Strandingen, Vinden var vestlig med frisk Kuling og høj Sø. Redningsbaaden blev saa hurtigt som muligt sat i Bevægelse og umiddelbart efter Ankom-

sten til Strandingsstedet bragt i Vandet. Skibet stod omtrent 1,200 Alen fra Land med Boven lige ud mod Søen, og hele Besætningen havde søgt Tillflugt i Storvandet, da Dækket stod under Vand. Redningsbaaden naaede heldigt ud i Nærheden af Skibet, men paa Grund af den høje Sø i Forbindelse med en stærk Strøm var det længe ikke muligt at opnaa Forbindelse med dette. Efter store Anstrængelser lykkedes det dog at opfange en af de Skibbrudne udkastet Line, hvortil en af Redningsbaadens Drægliner befastedes. Det var imidlertid ikke muligt at komme Skibet nærmere, end at de Skibbrudne maatte springe i Søen. Paa denne Maade reddedes en Mand, som med en Line om Livet kastede sig i Havet. Imidlertid rippede Redningsbaadens Anker, og Baaden fortes ned paa en indenfor Skibet af Strømmen dannet Sandbanke, hvor den ikke kunde flyde, naar Braadet faldt, og hvor dens Selvlænsningsevne gik tabt ved Berørelsen med Banken. Under Redningsmandskabets Anstrængelser for at bringe Baaden ud af denne livsfarlige Stilling, tabtes Forbindelsen med Skibet, idet Linen maatte kastes los. Skønt Folkene var meget udmattede og derhos i høj Grad forkomne af Kulde, da de uafbrudt overskylledes af Søerne, genoptog man dog, saasnart Baaden var kommen flot, Forsøgene paa at nærme sig Skibet. Paa Opfordring af Opsynsmanden begav tre af de Skibbrudne sig ud paa Klyverbommen, og efter at man lykkelig havde opfanget en derfra udkastet Line, sprang disse tre Mand i Søen og optoges i Redningsbaaden. En fjerde Mand, som endnu var tilbage i Storvandet, sprang ud derfra og halede ligeledes ind i Baaden, som derefter heldig naaede Land omtrent 4 Timer efter, at den var gaaet ud.

Men saaledes kan der nævnes en Række Tilfælde, bl. a. den engelske Brig »Maid of the mill«, Skonnerten »Fylla« af Marstal, det norske Barkskib »Hassel« og de engelske Dampskibe »Pernambuco« og »Cabral«, og alle fortæller de om den overhængende Livsfare for Redningsmandskabet, hvorunder Redningen blev udført. Vi maa dog ogsaa her omtale den tyske Orlogsbrig »Undine«, som strandede d. 27. Oktober 1884 paa Aggertangen Kl. 5 om Eftermiddagen under en forrygende Storm. Thøger Sørensen og hans Redningsmandskab var til Stede paa Strandingsstedet med Raketapparaterne, da Strandingen skete, og opnaaede ogsaa hurtig Forbindelse med en Raket. Redningen varede ved hele den lange og stormfulde Nat, og Redningsmandskabet maatte hele Tiden opholde sig i Vand til over Knæene, men om Morgenen Kl. 7 stod 148 Mand af den strandede Besætning reddet paa Kysten, og kun en eneste Mand, som var skyllet over Bord af en Braadso, forulykkede.

I de 46 Aar, Thøger Sørensen har tjent i Redningsvæsnet, har han været med til at redde 595 Skibbrudne. Ingen anden ved Redningsvæsnet ansat Mand naar op til dette Tal.

Men ogsaa paa anden Maade har Thøger Sørensen gjort sig fortjent. Han har saaledes i en meget lang Aarrække været Forbjergere og ledet Bjergningen fra de mange paa Stedet strandede Skibe. Det var saaledes ogsaa ham, som i 1884 ledede Udsættelsen af det store engelske Fregatskib »Gitana«, og Svitzers Entreprise kan sikkert fortælle mange Eksempler paa det gode og værdifulde Medarbejderskab, den har haft i ham. Med Interesse har han deltaget i Fiskeriets Udvikling og udført et stort Arbejde indenfor Dansk Fiskeriforening.

Saaledes som Befolkningen i Agger alle som en saa op til Thøger Sørensen med urokkelig Tillid, hans Vilje og Bestemmelser var for dem alle som en Lov, saaledes vil Mindet om ham ogsaa leve i lange Tider dér paa Kysten.

Han var dekoreret med Dannebrogskorset, den tyske røde Ørns Orden samt flere Medaljer.

E.

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for December Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. For Verdenshavens Vedkommende er December Aarets mest vinterlige Maaned. Fastlandet afkøles langt hurtigere end Oceanet; Temperaturforskellen og dermed ogsaa Luftrykforskellen mellem Fastlandet og Oceanet naar i December sine største Værdier, og i Sammenhæng hermed overgaar December for store Dele af Nordatlantterhavets Vedkommende de følgende, koldere Maaneder i Storm- og Regnhypighed. De fugtige, friske indtil stormende Vestenvinde, der hersker paa Damperruterne til Nordamerika, hører for Størstedelen til Sydranden af store Vindsystemer, hvis Hovedminima oftest ligger langt mod Nord i Davis Strædet eller ved Island, medens sekundære Systemer trækker mod Øst længere Syd paa.

Østlige Vinde er ogsaa nu langt sjældnere paa Damperruterne til New York end i Efteraarsmaanederne; dog forekommer der ogsaa Nord for 45° N. Brd. af og til Omraader med højt Tryk og østlige Vinde. Selve Svingningerne i Luftrykket, som man kan vente paa denne Tid, er ogsaa meget store.

NØ. Passatens polare Grænse ligger endnu fra Oktober paa meget nær samme Bredde, hvorimod den ækvatoriale Grænse siden November er rykket endnu 1½° længere mod Syd og rører nu paa den amerikanske Side paa 3°—4° N. Brd. næsten SØ. Passatens Nordgrænse. Paafaldende er det hyppigt forekommende Vindstille ved SØ. Passatens Nordgrænse midt paa Oceanet mellem 0°—5° N. Brd. og c. 30°—15° V. Lgd., hvor der i November kun forekommer c. 5 pCl. Vindstille, medens man nu maa gøre Regning paa 10 pCl. og ved Liberia Kysten endog paa over 15 pCl.

Ved Nordamerikas Østkyst er NV. Vinde de overvejende. I Mexico Golfen forekommer »Northers« hyppigt; de træffes endnu helt ned til Colon paa Panamatangen og er dér farlige for Skibe, der ikke ligger under Damp. Ved Venezuelas Kyst blæser en frisk Passat. Fra Kamerun langs Kysten indtil 30° N. Brd. optræder ofte »Harmattan«. Fra Kap Palmas til Kap Verde forekommer, foruden Vindstille, hyppigt Vinde mellem NNV. og NV., under Land hersker Passatretningen (NNØ.—Ø.) først Nord for Kap Verde.

Stormhyppigheden tiltager især i den europæiske Halvdel af Oceanet, hvor der nu forekommer over 20 pCl. Storme mod kun 10—13 pCl. i November. Paa den amerikanske Halvdel af Oceanet Syd for 40° N. Brd. er Stormhyppigheden betydelig større (30 pCl. og derover) end længere mod Nord i Omegnen af New Foundland Bankerne (10—15 pCl.); paa den sydlige Rute til Nordamerika maa man derfor paa Rulens sidste Del ikke for tidligt bøje mod Nord, naar man ikke vil risikere at forspilde den vundne Fordel.

Taage. I den sydlige Del af Nordsoen, særlig ved den engelske Kyst omtrent mellem Hull og Dover, forekommer Taage oftere end tidligere. Paa den amerikanske Side hersker nu den 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 de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. November, at, medens der i Oktober endnu saas enkelte Isfjælde udfør og i Belle Isle Strædet, er der ikke i November indløbet nogen Melding om Is derfra.

Sejlskibsruter. Sydgaende Sejlere, der kommer fra Kanalen, bør med østlig Vind og faldende Barometer slaa ind paa en meget vestlig Rute, fordi der da mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør sejle Nord og Vest om. Ogsaa under andre Vejrforhold skal man passere Finisterre i en Afstand af 100 Sm. eller mere for ikke at blive trængt ind under Poringals Kyst af de dér herskende vestlige Vinde.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen. Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Virkefeltet nu betydelig indskrænket, idet Bottenhav, Finskebugt, Rusland og tildels Tyskland betragtes som lukket for Sejlere. Fra de øvrige Steder er Markedet vedvarende mat, og der placeres kun en Brøkdæl af den fragtløse Tonnage. Königsberg noterer enkelt Kornlast til England, men Sejladsen derpaa er opgivet, og fra de øvrige tyske Havne er Markedet tomt. Danmark har haft og har enkelte Korn- og Cementlaste af bestemt Størrelse. Syd- og Vestsverig har haft enkelt Ladning men er atter tomt. Østnorge har intet udover enkelt Propplast, som ikke lønner Udgifterne. Flere Sejlere har paa Grund af disse Forhold lagt op.

Returfragter Vest fra holder sig uforandrede og flere Sejlere er sluttet for Kullaster i sidste Uge saavel til danske som til tyske Havne, ligesom der ogsaa er nogle Foderstoflaste fremme. Kultorn paa nogle af de skotske Havne er nu noget længere end hidtil, men Fragtraterne er uforandret £ 6.10 à £ 7.5.

Angaaende de mindre Skibe er der atter i sidste Uge sluttet nogle Skibe fra Nordtyskland til lignende Rater som nævnt i forrige Beretning, saaledes fra Greifswald 4½ M. Barth 5¼ à 5½ M. for Rug, hvorimod Rostock kun opnaaede 4½ à 5 M. for Havre. Fra de fleste slesvigske-holstenske Pladser udbydes ligeledes Kornlaste, saaledes fra Neustadt, Rug 4¼ à 4½ M. og fra Flensborg. Havre, kun 4 M. Stettin er ikke meget livlig, og de østligere Pladser er ogsaa ret flove, dog ikke Königsberg, men her har Is allerede besværliggjort Sejladsen noget. Sverig er fuldstændig uforandret, og med Hensyn til Danmark er der fra Provinserne nogle Hvedelaster i Markedet, særlig til Sydsverig, for hvilke der er sluttet til 14 à 15 Øre. Kjøbenhavn sluttede for Majs til Kolding 10 Øre, Horsens 12 Øre, men er iøvrigt som sædvanlig meget flov; der er just heller ingen Udsigt til væsentlig Forandring til det bedre derfra.

Fra Sø og Land.

Et Skib slaaet tilbage ved Cap Horn. Der er indløbet Efterretninger om, at Fuldskipet »Zinita« af Glasgow, bestemt fra Tynes til Seattle, har haft en overordentlig lang og uheldig Rejse. Da Skibet ikke formaade at forcere Vejen rundt Kap Horn, saa Kaptajnen sig nødsaget til at lægge Vejen rundt Kap Det gode Haab. Ved Rejsens Begyndelse blev »Zinita« tvunget til at gaa ind til Falmouth for at reparere. Denne Havn forlod Skibet den 24. Januar 1909, og der hændte nu intet usædvanligt, for det var

ud for La Plata Floden, da det viste sig nødvendigt at kaste 100 Tons Briketter af Ladningen over Bord, fordi de rullede omkring i Lastrummet og truede med at forårsage Ødelæggelse. Efter at det var mislykkedes at komme rundt Kap Horn, gik Skibet rundt Kap Det gode Haab og modte nu ud for Australiens Sydkyst en frygtelig Storm, der forårsagede betydelige Havarier paa Skib og Rigning. Størsejlet, Bredfokken, et af Undermærsejlene og adskillige af de mindre Sejl blev sonderrevet. Rejsen fra Tyno til Seattle, inklusive Opholdet i Fulmouth for Reparation, tog 275 Dage.

En Nat med Døden for Øje. Den 14. ds. kom der flere Fartøjer ind i Aarhus Havn, alle mere eller mindre medtaget af den voldsomme Sneorkan og den veldige Sø, de Natten mellem d. 12. og 13. ds. havde været udsat for.

I stærkt havareret Tilstand indkom saaledes Skonnerten » Tobias », Kapt. Boye af Marstal. Den kom fra Kjøbenhavn med 80 Tons Majs til Jydsk Andels-Foderstofforening og var bleven ramt af Uvejret ude i Kattegat.

I et Nu var Sejlene flænsede, og Skonnerten fik saa stærk Slag-side, at Masten laa hen ad Vandet. Kaptajn og Styrmand klyngede sig, ifort Redningsbølter, fast til hvad de af opstaaende kunde faa fat paa, og de havde opgivet alt Haab om ugensinde at naa Land mere. Men hen ad Forniddagen lojede Stormen dog saa meget af, at de kunde faa Skibet rettet noget op, og ved Hjælp af Nodsejl lykkedes det dem at naa ind til Aarhus.

Da den ene af Lugerne var slaaet i Stykker, er Ladningen i Folge »Aarz. Amtst.« delvis ødelagt.

Ulykkestilfælde. Nordby, Fano, 22. November (R. B.) Fra Barkskipet »Marie« af Fano, der for Tiden ligger i Autofagasta paa Vestkysten af Sydamerika, er der til Rederen indlobet Telegram om, at anden Styrmand S. Meinertz af Sonderho, Fano, er styrtet ned i Lasten. Ved Faldet paadrog han sig saa alvorlige Kvæstelser, at han afgik ved Døden.

Fiskerne fra Tidsvilde udfører en Heltedaad. Natten til den 13de ds. rasede, som bekendt, en frygtelig Snestorm, der ogsaa gik hen over Fiskerlejet ved Tidsvilde. Havet brølte, Himmel og Hav stod i et. Om Morgenen tidlig opdagedes et Skib en halv Mil fra Land; det huggede voldsomt i Brændingen.

Hvordan skulde man bringe Hjælp. Gaa ud i en af Fiskerhaadene var nærmest Vanvid. En knugende Følelse af Afmagt bredte sig blandt de djærve Fiskere.

Saa traadte fire Mand frem; de vilde prøve Vovestykket. Lidt efter gled en sort Frik fra Land et Stykke derfra. Den forsvandt næsten i Bølgebruset.

Kampen var haard. Fra Land kunde man se, hvorledes Kræfterne ansprændtes. De vandt frem, og snart saa man en efter en af de fire Søfolk paa den strandede Skude springe ned i Baaden, der atter vendte sig mod Landet og Livet. Lykkeligt og sikkert fortes Baaden i Land, hvor man jublende modtog dem.

Det var en Heltedaad, skriver »Fredb. A. Avis«, der burde belønnes med Hæderstoguet.

Skibet -- en Skonnert fra Halmstad -- er Vrag.

Havarier og Forlis.

Elda, Galease af Meldorff, kom, paa Rejsen fra Itzehoe til Kjøbenhavn med en Ladning Cement, paa Grund paa Ravnegrunden ved Dragør. Svitzers tilbudte Assistance er foreløbig afslaaet.

Nordlyset, Motorskonnert af Reykjavik, er Natten til den 25. ds. kommet paa Grund ved Seydisfjord. Skibet, der har forlangt Assistance, staar temmelig fast i Grunden (Sandbund).

Kalundborg, 27. November. (Ritz. Bur.). Den hollandske Tjalk »Soli Deo Gloria« af Zeidbroek, der forleden strandede paa Hatterrevet, er i Gaar bragt flot af Svitzer og indbragt i Kalundborg Havn. Skibet er meget læk.

Kastrup, 29. November. (Ritz. Bur.). Engelsk Damper »Mediana«, hjemmehørende i West-Hartlepool, kommende fra Kronstadt, lastet med Props, er grundstødt paa Nordre Rose. To af Svitzers Dampere assisterer. En Del af Dækslasten er kastet over Bord.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik
i Nakskov

Faa i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«.

Lovstræde 9.

Telefon 6026.

Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskræuer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staalrosser, Koojer, Styreapparater og Skibstelegrafer.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. hertil 26./11. — Alexandra, Nielsen, ank. Valencia 25./11. — Algarve, Borries, ank. Antwerpen 21./11. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 27./11. hertil. — A. N. Hansen, Panske, ank. Dunkerque 26. 11. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 27./11. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, pass. Dartmouth 25./11. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Swansea 26./11. — Aurora, Fischer, ank. Pernau 26./11. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 26./11. — Beira, Lunge, ank. hertil 25./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 23./11. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Reval 25./11. — Christian IX, Holm, afg. Pillau 28./11. hertil. — Dagmar, Bøgvad, pass. Brunshüttel 28./11. for Antwerpen. — Douro, Søberg, pass. Holtenau 26./11. for London. — Florida, Andersen, afg. herfra 28./11. til Odda. — Frederik, Thomsen, ank. London 21./11. — Garonne, Kromann, ank. Pillau 29./11. — Georgios I, Sorensen, afg. Hull 27./11. hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 20./11. til New York. — Hengest, Munck, ank. hertil 23./11. — Hjelm, Sorensen, ank. Göteborg 27./11. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Messina 25./11. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 27./11. — Kasan, Hansen, pass. Brunshüttel 28./11. for London. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 20./11. — Kiev, Jørgensen, ank. Riga 25./11. — Kursk, Gommesen, ank. La Rochelle 25./11. — Leopold II, Rasmussen, afg. herfra 27./11. til Libau. — Loire, Craignou, ank. La Rochelle 21./11. — Louise, Kruse, ank. Genua 27./11. — Louisiana, Ørsted, afg. Dartmouth 15./11. til Boston. — L. P. Holmblad, Jensen, ank. Tunis 27./11. — Moskø, Müller, ank. Reval 25./11. — Nicolai II, Clauson Knas, pass. Gibraltar 26./11. for Antwerpen. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 18./11. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 28./11. — Omsk, Harder, afg. Libau 27./11. til Hull. — Osear II, Hempel, ank. hertil 24./11. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. Baltimore 23./11. til Glasgow. — Perno, Christensen, afg. London 27./11. til Libau. — Pregel, Iversen, ank. Riga 25./11. — Saga, Wiberg, afg. Tarragona 27./11. til Malaga. — Saxo, Gotthardt, afg. herfra 27./11. til Danzig. — Seine, Dampt, ank. Riga 27./11. — Texas, Lissner, afg. Moss 27./11. til Svendborg. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 27./11. — Tiber, Beeh, pass. Quessant 28./11. for Alicante. — Tyr, Thanning, ank. hertil 28./11. — United States, Wulff, afg. New York 25./11. til Kristianssand. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 28./11. — Vendsyssel, afg. Riga 28./11. hertil. — Freya, afg. Manchester 23./11. til Liverpool. — Karin, Ryberg, afg. Stettin 23./11. til Manchester. — Vadsø, Paulsen, ank. Stettin 28./11.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gulfport 7./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Galatz 23./11. til Tripoli. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Swansea 16./11. til Beyrouth. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 14./11. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Cardiff 27./11. til Syra. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Riga 18./11. til Neapel. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Hull 25./11. til Riga. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Papenburg 26./11. — Alexander Shukoff, Brandt, auk. Stettin 19./11. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 23./11. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Petersborg 23./11. til Antwerpen. — Nawa, Dahl, afg. Bilbao 10./11. til Haifa.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Hernösand 25./11. — Nautik, N. Nielsen, afg. Valencia 23./11. til Rotterdam. — Nordsoen, Skou, afg. Haukipudas 24./11. til Rouen. — Nexos, Basse, ank. Danzig 27./11. — Ellen, Hansen, afg. Hamburg 27./11. til Fenit. — Fylla, Christensen, afg. Limerick 27./11. til Swansea. — Cito, Jepsen, afg. Frederikshavn 24./11. til Antwerpen. — Napoli, Brinch, afg. Cardiff 23./11. til Barry. — Bodil, Uldall, afg. Gandia 26./11. til London. — Dagmar, Mathiasen, ank. Sundsvall 25./11. — Alfa, Lauritsen, pass. Holtenau 27./11. for Lorient. — Laura, Pedersen, ank. Calais 24./11. — Norma, Schiff, ank. Boness 26./11. — Hebe, Gregersen, afg. Blyth 27./11. til Bandholm. — Inger, Sorensen, pass. Gibraltar 25./11. for Valencia. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Domsjö 25./11.

Danmark. Aungar, Madsen, ank. Königsberg 21./11. — I. N. Madvig, Schjodt, afg. Hull 25./11. — Hamlet, Jørgensen, afg. Seaham 27./11. — Helge, Pii, ank. Reval 24./11. — Rolf, Reese, ank. London 27./11. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Swinemünde 27./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 23./11. — London, Bom, afg. Boness 23./11. til Swinemünde. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 25./11. — Bryssel, Knas, ank. Velzen 20./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Oran 23./11. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Grimshy 26./11. til Malma. — Roma, v. Thun, ank. Korsør 21./11.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Middlesbro 26./11. til Gelle. — Nelly, Clausen, ank. Gelle 7./11. — Fanny, Eriksen, afg. Kronstadt 26./11. til Houffleur. — Lilly, Nielsen, ank. Nantes 21./11. — Alexy, Lorentzen, afg. Wiburg 27./11. til Trågsund. — Dagny, Sørensen, ank. Ostende 26./11. — Mary, Bang, pass. Kajser Wilhelm Kanalen 27./11. for Memel.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Petersborg 21./11. — Russia, Paulsen, afg. Amsterdam 26./11. — Carl Heeksher, Starck, afg. Lübeck 21./11. — Dania, Petersen, afg. Leith 9./11. — Normannia, Eriksen, ank. Barry 21./11. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 23./11. — Canadia, Jespersen, ank. Marseille 16./11. — Livonia, Lindberg, ank. Burutisland 26./11.

Ostærsen. Cimbria, Paulsen, afg. St. Thomas 21./11. — Patricia, Dam-Larsen, ank. Antwerpen 10./11. — Gratia, Sørensen, afg. Swansea 27./11. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 14./11.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Leer 11./11. — Gallia, Nielsen, ank. South Shields 11./11. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Hull 24./11. — Sarmatia, Pedersen, afg. Oran 23./11. — Kotonia, Rasmussen, afg. Penurth 20./11.

Inga. Flaudria, Hansen, ank. Memel 25./11. — Granaria, Nielsen, afg. Rotterdam 16./11. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kjøbenhavn 27./11. — Estonia, Winckler, ank. Genua 27./11.

Dan. Fiouia, Hansen, ank. Kjøge 23./11. — Selandin, Troensegaard, ank. Windau 21./11. — Seealia, Jensen, afg. Rotterdam 26./11. — Frumentia, Andersen, afg. Novorossisk 28./10. — Boseia, Skovgaard, ank. Barry 17./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Kristiania 25./11.

Heimdal. Anue, Leth, afg. Riga 22./11. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Wismar 27./6. — Martha, Christensen, afg. Tyne Dock 18./11. — Elua, Ratje, ank. Tapport 24./11. — Therese, Pedersen, ank. Granton 25./11. — Simone, Møller, afg. Kings Lynn 28./11. — Jeanne, Løffler, ank. Mo 27./11. — Vera, Riso, ank. Granton 28./11. — Daisy, Lagesen, ank. Stucksund 28./11.

Danneborg. Amalienborg, Petersen, ank. Hull 24./11. — Brattingsborg, Suenson, ank. Newport 24./11. — Flynderborg, Palm, afg. Libau 26./11. til Tyne. — Fredensborg, Fischer, ank. Methil 25./11. — Frederiksborg, Albertsen, ank. Cardiff 16./11. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Lübeck 25./11. — Kronborg, Jensen, afg. Huelva 10./11. til New York. — Rosenborg, Schultz, afg. Petersborg 25./11. til Rouen. — Skanderborg, Jensen, ank. Cete 25./11. — Stogelborg, Lund, ank. Windau 23./11. — Stjerneborg, Lund, ank. Emden 23./11. — Soborg, Hansen, afg. Huelva 20./11. til Königsberg. — Uranienborg, Schmidt, afg. Sunderland 27./11. til Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Cete 25./11. — Klampenborg, Winther, afg. Sunderland 25./11. til Kjøbenhavn. — Marselisborg, Larsen, ank. Antwerpen 22./11. — Silkeborg, Pedersen, ank. Königsberg 20./11. — Skodsborg, Agerlin, ank. Huelva 23./11. — Tuborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Ullsborg, Møllerup, afg. Petersborg 25./11. til Terneuzen. — Vordingborg, Palsbo, ank. Riga 24./11.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Eshjerg 25./11. — Dansborg, Kühl, afg. Danzig 28./11. til Liverpool. — Jægersborg, Larsen, afg. Tyne 26./11. til Stettin. — Kallundborg, Nielsen, afg. Windau 25./11. til Rotterdam. — Taarnborg, Matzen, afg. Burutisland 28./11. til Rouen.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Petersborg 26./11. til Barrow.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Odense 27./11.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Cardiff 25./11. til Lissabon.

Svendborg. Auna Mærsk, Møller, ank. Odense 22./11. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. Windau 22./11.

Havot. Fyeu, Andersen, ank. Windau 23./11.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, afg. Blyth 24./11. til Königsberg.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, ank. Swinemünde 25./11. — Otto Rud, Hauch, ank. Terneuzen 19./11. — Ove Gjedde, Jans, afg. Windau 22./11. til Grimsby.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Grangemouth 26./11. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 24./11. til Antwerpen. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 14./11. — Nivingsston, Svendsen, ank. Newcastle 26./11. — Washington, Nielsen, ank. Hull 28./11.

Ostasiatisk Kompagni. Indien, Gabo, afg. Göteborg 27./11. til Antwerpen. — Siam, Cortsen, afg. Suez 22./11. til Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 27./11. for Suez. — Calbay, Kruuse, afg. Port Said 16./11. til Glasgow. — Chumpon, Hansen-Rauu, afg. Antwerpen 19./11. til Port Said. — St. Croix, Jensen, pass. Perim 25./11. for Calicut. — Bandon, Thoinsen, ank. Port Sudan 7./11. — Pangaan, Knudsen, afg. Colombo 21./11. til Suez. — Samui, Licht, ank. London 27./11. —

Bintang, Juul Hansen, afg. Funchal 6./11. til Cape Town. — Cambodia, Christensen, pass. Perim 23./11. for Suez.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 28./11. — St. Jan, Ingemann, afg. Portland 13./11. til St. Thomas.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Burutisland 23./11. — Euergeri, Jensen, ank. Sunderland 24./11.

Term. Sara, Jensen, ank. Antwerpen 23./11. — Helene, Sørensen, afg. Methil 26./11. — Agnete, Farup, afg. Methil 27./11. — Hermia, Hansen, afg. Königsberg 27./11. — Alice, Schultz, afg. Hartlepool 24./11.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. New Orleans 20./11. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Dunkerque 23./11. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Blyth 25./11. — Urania, Clausen, ank. Riga 24./11. — Svend, Schmidt, afg. Blyth 20./11.

Nordse. Nordland, Møller, afg. Kjøbenhavn 25./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Terneuzen 24./11. — England, Andersen, ank. Eshjerg 25./11. — Holland, Poulsen, ank. Karrebøksminde 26./11. — Rusland, Madsen, afg. Nakskov 26./11.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Lady Furness, Clausen, afg. Kjøbenhavn 27./11. — Annette Furness, Larsen, ank. Newcastle 27./11.

Europa. Europa, Hansen, ank. Aarhus 26./11. — Tyskland, Danstrup, afg. Swinemünde 24./11. — Belgien, Nielsen, afg. Trågsund 25./11.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. London 25./11.

Frø. Austa, Bagger, ank. Kjøbenhavn 26./11. — Freja, Nielsen, ank. Riga 27./11. — Vera, Thing, ank. Methil 27./11.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, pass. Kjøbenhavn 26./11. for Rotterdam. — Skinfaxo, Vilandt, ank. Rotterdam 21./11. — Rimfaxe, Faber, afg. Lovisa 25./11. til Lübeck. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Libau 27./11.

Nykjøbing M. Nykjøbing, Liehmann, ank. Boness 27./11.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Libau 27./11. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Antwerpen 26./11. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Ghent 28./11. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Hartlepool 26./11. — G. Koch, Jørgensen, ank. Mo 28./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Blyth 27./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Ghent 26./11. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Hull 27./11. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Fahrwasser 28./11. — I. D. S. Adolph, Feuger, ank. Antwerpen 23./11. — Alfred Hage, Møller, ank. Wismar 25./11. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Windau 25./11. — Ajax, Brorsen, pass. Helsingør 27./11. nordg.

Thore. Kong Helge, Olsen, afg. Bergen 26./11. til Island. — Perwic, Egidiusen, afg. Kjøbenhavn 26./11. til Færøerne og Island. — Sterling, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 27./11.

Sejlskibe.

Eshjerg. Ætna, Pedersen, ank. Hull 26./11.

Æra. Murstal, Hansen, ank. Pillau 24./11. — Eos pass. Dungenoss 21./11. vestg. — Rota, pass. Portland Bill. 21./11. vestg. — Kiana, Christensen, ank. Ipswich 24./11. — Anne, Hansen, ank. Rudkjøbing 23./11. — Iuo, Weber, ank. Stege 23./11. — Smart, Christensen, ank. Ostende 23./11. — Spurven, Petersen, ank. Faaborg 24./11. — Rigmor, Petersen, ank. Warnemünde 24./11. — Vigilant, Jacobsen, afg. Fogo (New Foundland) 24./11. til Oporto f. O. — Svalen, Rosenbeck, afg. Gibraltar 23./11. til Kalamata (Grækenland). — Valborg, Johansen, ank. Flensborg 23./11. — Kathinka, Ohlsen, ank. Haderslev 23./11. — Minde, Rasmussen, ank. Swinemünde 24./11. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Emden Red 23./11. p. R. t. Papenburg. — Rota pass. Lizard 22./11. vestg. — Claudia pass. Vlissingen 23./11. for Antwerpen. — Vera, Clausen, ank. Douglas 24./11. — Eos, Christensen, ank. Cancorreau 25./11. — Expres, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 26./11. — Detvende Brødre, Boye, ank. West Wemyss 26./11. — Amor, Rasmussen, ank. Aarhus 26./11. — Fred, Jørgensen, ank. Setubal 23./11. — Rise, Bager, ank. Boulogne 25./11. — Karoline, Christensen, ank. Ipswich 26./11. — Skandia, Fabricius, ank. Swansea 25./11. — Salvador, Sand, ank. Swansea 25./11. — Neptun, Jensen, ank. Helsingborg 26./11. — Hosanna, Raahauge, ank. Boulogne 26./11. — Juliane, Christensen, ank. Setubal 26./11. — Frederik & Ane, Andersen, ank. West Wemyss 26./11. — Thea, Friis, ank. West Wemyss 27./11. — Viking, Weber, ank. Pillau 26./11. — Zeus, Sørensen, ank. Pillau 26./11. — Amor, Rasmussen, ank. Halmstad 26./11.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 30. November 1909. — Engelsk Sørøstssag. — Thorger Sørensen. — Vejroverst over Nordatlantehavet for December Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Drager, G. W. Møller, Telf. 6.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Autoriseret
Forhryningsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's
Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Bijkkenslager. 1165
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Anker og Kæder havnes Ill Salg

Hill-Madsen^s
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 4, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemnar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltelm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Bentlins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,
Skibsmæglere & Speditører.
Etabl. 1887.
Kotka, Finland.
Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Watkins Codes.
Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,
Helsingfors (Finland)
Skibsmæglere
Telegr.-Adr.: „Holmströmer.“
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrøderi.
Grundlagt 1857.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibstørnødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel.
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Edw. Lagerqvist,
Åbo (Finland)
Skibsmægler.
Telegr.-Adr.: „Baltcon.“
„Lagerqvist“.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Kebmagergade 55 Kbhvn. K.
Incassationer og Retsager
(sp. Sæger).

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankrø. Kæder etc.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Drager.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

DIJRTLER OG METALSTØBER
44 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 %	20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KRØGH.

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. 93.

Kjøbenhavn, Fredag den 3. December 1909.

16. 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:
Indløve, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frlager Nr. 11.

Forlang min Illustrerede Prislister.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionær.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Adr.: St. Annæ Plads 1 B	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 • •	

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

CONSTATINN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Speditlon
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegnere 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.

H. H. ADRIAN — Kobbensmedemester **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

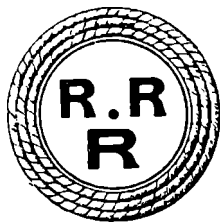
THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvæk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20

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.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.



Randers Rebslaeri

Randers
anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

LUC. MULDER
Schiffswerft

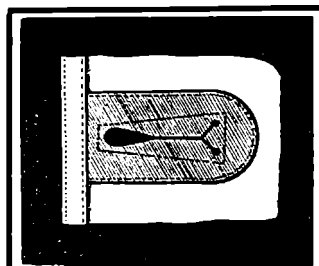
Martenshock gamle Hoogezand, Holland
empfielt zich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner, Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor, Bøte-
Tjalken, Leichteru. s. w.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørages.

Levering af Skærver og Brudsten fra Stenbrud eller Søsten.

220 Kubikfavne Granitskærver og 140 Kubikfavne Brud-
sten eller Søsten til Københavns Amts Landeveje udbydes
herved i Entreprise i større eller mindre Partier i Henhold
til Fortegnelse og Betingelser, der udleveres fra Amtsvej-
væsenets Kontor Østerbrogade 5^a, hvor skriftlige Tilbud ind-
gives inden den 7. December Kl. 12.

Amtsvejnspektoren.



Ny Knaphuller i Olieøj
fra
Oliskinds Olieøjfabrik
Ny Opfindelse — Patent
Opfindelsens Vigtighed anerkendt af
alle Autoriteter og Forbrugere.
Oliskind: Kvalitet 1909 er
slidstærk og tæt.
Tag ikke imod andre Mærker Olieøj.

Cand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup, Amager

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.

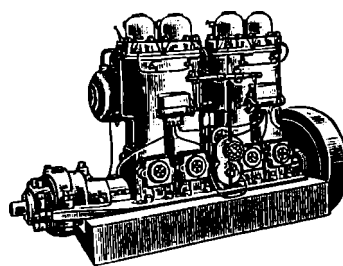
St. Regnegade 12—16, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.



Lysekil Motoren „SKANDIA“
er den bedste og billigste
Skibsmotor.

Aarstilvirkning over 10 000 HK.
Fartøjer af Staal og Træ
Lysekils mek. Verkstads A/B
(Skandinaviens
største Skibs- og Baudmotorfabrik.)
Ingeniør Helge Stabell
Hobrogade 10. København Ø.
Telf. Bbro 1938 x. Telegramadr. „Skibstabel“

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32. 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i København: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Gerbholltermann, København.

God Skibshandel til Salg.

God Levevej.

Min Ejendom, hvori jeg i 43 Aar har drevet Urtøkram-
og Skibshandel, ønskes paa Grund af Alder solgt til en drittig
Ejendomsmand eller Skibsfører med nødvendig Kapital. Købesum
27.000 Kr. Henvendelse til

N. W. Peschardt

Vejle.

Dampskibsreder.

En rutineret Dampskibsfører søger en Deltager — helst
Befragtningskyndig, til at danne et Rederi ved fælles Midler
og Prioritetslaan. Billet, nrk.: „409“, indlægges paa dette
Blads 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.

Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleumsmotorer.

Kjøbenhavn, d. 3. December 1909.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har vi modtaget nedenstaaende Cirkulære, der er udstedt af Justitsministeriet d. 9. f. M. Cirkulæret er foranlediget derved, at Værnepligtige, der i Tiden mellem deres Udskrivning til Krigstjenesten og deres Indkaldelse har faaet Tilladelse til at rejse til Udlandet, ofte møder for sent efter Indkaldelsen, fordi de har lade sig forhyre paa ubestemt Tid.

Cirkulære til samtlige Mønstringsbestyrere. Paa dertil givne Foranledning skal man anmode d'Hrr. Mønstringsbestyrere om ved Udmønstringer af udskrevne, men endnu ikke indkaldte Værnepligtige at iagttage, dels at det meddeles den Værnepligtige personlig, at han skal give Møde til den Tid, som angives paa den meddelte Rejsetilladelse, og at Udeblivelse straffes efter den militære Lovgivning, dels at den paagældendes Vedtegnelse noteres tydeligt paa Bemandingslisten til Efterretning for Skibets Fører.

Man forventer, at det kun vil blive tilladt en Værnepligtig at udmønstre med et Skib, hvis Rejse ved Udmønstringen med Rimelighed kan paaregnes ikke at hindre den værnepligtige i at møde til rette Tid, altsaa at Skibet efter sin Bestemmelse skal være tilbage her til Landet for Mødedagen.

Justitsministeriet, den 9de November 1909.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget følgende:

I Følge Meddelelse til Repræsentationen fra Ministeriet for Handel og Søfart har Board of Trade anerkendt de af Klassifikationsselskabet Germanischer Lloyd udstedte Fribordsbreve som gyldige for alle Nationers Skibe, indtil vedkommende Nation har udstedt egne Fribordsregler, der af Board of Trade anerkendes som lige saa effektive som de engelske.

Vi har modtaget følgende:

En ny Opfindelse. Fabrikant Viggo Jensen, Strandvejen, Aarhus, har konstrueret en Fløjte, som kan sættes i Forbindelse med Motorer om Bord i Fartøjer, hvilken sikkert vil vise sig at gøre stor Nytte, da den Lyd, den frembringer, ikke er til at skelne fra en Dampfløjte.

Da der for Motorfartøyers Vedkommende i Følge Søvejsreglerne kan gøres Krav paa et saadant Signal, vil Opfindelsen vistnok faa Betydning.

Fløjten prøvedes for nogle Dage siden i Overværelse af Sagkyndige paa dette Omraade, som udtalte deres udelt Tilfredshed. Patent er anmeldt.

Flere Skipper.

Efter hvad der er os bekendt har der gennem en længere Periode fra Myndighedernes Side været anstillet Forsøg med det Formaal for Øje at tilvejebringe et virkelig brugeligt og ikke for kostbart Lydsignalapparat til Brug i Motorfartøjer. For Tiden undersøges paa Foranstaltning af Ministeriet for Handel og Søfart et Apparat, der, ligesom det af vore Indsendere omtalte, direkte knytter sig til Motorens Virksomhed. Resultaterne af Forsøgene med dette Apparat, til hvilket man vistnok knytter ret betydelige Forventninger, foreligger imidlertid endnu ikke.

Det forekommer os, at hele dette Spøgsmaal ubetinget har Krav paa en væsentlig Interesse, og forsaauidt vore Indsendere maatte se sig i Stand til at give nærmere Oplysninger om den af dem omtalte Konstruktion og de der-

med afholdte Forsøg, vil Dansk Søfartstidende med Glæde afse Plads til en nærmere Omtale af Sagen. Red.

Forholdene indenfor Skibsfarten har bedret sig i den sidste Tid, skriver »Handels-Zeitung des Berliner Tageblatt«. Den Depression, der endnu i den første Del af Aaret tvang de store Rederier til at oplægge en stor Del af deres Dampere, er i Færd med at forsvinde, og de Skibe, som af denne Grund midlertidig var sat ud af Virksomhed, er nu atter i Fart. Trafiken i Hamburgs Havn saavel som Udvandrertrafiken kan, som det fremgaar af de officielle Opgivelser for de sidste Maanedere, opvise en synlig Bedring. Selv Fragtfarten har bedret sig, og naar Fragtraterne paa forskellige Ruter, set fra et Rederistandpunkt, vel endnu lader en Del tilbage at ønske, da Verdensomsætningen virker hæmmende paa de Skibe, som er i fri Fart, saa synes dog Rute-Selskaberne i det Hele at finde lønnende Beskæftigelse. Et Tegn til Bedring i Skibsfarten turde ogsaa ses deri, at der hos de forskellige Skibsværfter netop i den allersidste Tid igen er sket flere Bestillinger. Disse maa ganske vist for en Del betragtes som Erstatninger for Skibe, som er gaaet tabt.

Af Skibe, der beklageligvis maa anses som værende gaaet tabt i den sidste Tid, kan nævnes Tysk-Østafrika-Liniens Dampere »Gouverneur«, Woermann-Liniens Dampere »Lulu Bohlen« og Sejlskibet »Posen«, tilhørende Rederiet F. Laeisz.

Den første Bestilling, der hidrog til Bedring i den slæbende Forretningsgang paa Skibsværfterne, blev tildelt af Det tysk-australske Dampskibsselskab. Dette Rederi har fornylig modtaget to Dampere, af hvilke den ene er bygget af Reihersstieg Skibsværft og Maskinfabrik i Hamburg og den anden i England. For Tiden er der endnu tre Dampere under Bygning til Hamburg, én paa Reihersstieg-Værftet, én i Flensborg og én i England. Bremer Hansa har bestilt fem Dampere paa Joh. C. Tecklenborg Aktieselskabs Værft, af hvilke tre allerede er afleveret. Som Erstatning for tabte Skibe er der af Tysk-Østafrika-Linien bestilt en Passagerdampere paa 8,000 Tons, med en Fart af 13½ à 14 Knob, hos Blohm & Voss og af Woermann-Linien en Fragtdampere paa 8,500 Tons med 12 Knobs Fart, hos Bremer Vulkan i Vegesack. Endvidere har samme Selskab bestilt en Fragtdampere paa 4,500 Tons hos Reihersstieg-Værftet. Paa Neptun-Værftet i Rostock er der bestilt fem Dampere af Firmaet Rob. M. S. Loman jun. i Hamburg, af hvilke en allerede er sat i Fart. Hamburg-Bremen-Afrikalinien har købt en Fragtdampere paa c. 8,000 Tons, som er under Bygning hos Bremer Vulkan, og endvidere har sidstnævnte Værft faaet Bestilling paa seks Dampere af den rhinske Kulmagnat Hugo Stinnes i Duisberg. Hamburg Værfterne Blohm & Voss og den derværende Filial af Stettiner Vulkan er desuden beskæftiget for den tyske Marine. Rederifirmaet G. Wolken i Reihersstieg bygger for Tiden to store Dampere og Værftet I. H. N. Wichhorst tre, store Dampfærger til Hamburgs Havn dampskibsselskab. Foruden dette føres der i Øjeblikket adskillige Forhandlinger mellem de store Rederier og Værfter om yderligere Bygning af større Dampere, disse er dog endnu ikke kommet til Afslutning.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund meddeler:

I Henhold til det paa Forbundets Aarsmøde i Svendborg den 18. September d. A. af de udenlandske Foreningers Repræsentanter udtalte Ønske, vil der i den nærmeste Fremtid blive afholdt et Delegeretmøde i Kjøbenhavn. Hvor Spørgsmaalet om en Overledelse for de interesserede Foreninger vil komme til Forhandling.

Sammenslutning af Sømænd. London, 30. November. (Ritz. Bur.) Til »Daily Chronicle« telegraferes fra New York: Der er her blevet afholdt et Møde af Delegerede, der repræsenterede 500,000 Sømænd fra De Forenede Stater og Kanada, med det Formaal at danne en mægtig Forening, der skal søge Tilslutning til de allerede bestaaende Foreninger af Sømænd. Medlem af det engelske Underhus Havelock Wilson udviklede, at den fra England stammende Plan til at modsætte sig Sømændenes Fordringer kun var en Del af en verdensomspændende Bevægelse blandt Skibsrederne; det var derfor nødvendigt, at Sømændene dannede en stærk Sammenslutning for at kunne imødegaa Skibsrederne.

Ovenstaaende Meddelelse trænger vistnok til nærmere Bekræftelse, navnlig for dei store Tals Vedkommende.

Red.

Den engelske Lov om Ulykkesforsikring for Arbejdere. Generalkonsul Valdemar Faber har sendt Ritz. Bur. en Indberetning, dateret London, Oktober 1909, hvoraf vi her anfører følgende:

I Følge Lov af 1906 er alle Søfolk paa et engelsk Skib berettiget til Erstatning i Ulykkestilfælde, baade de engelske og de fremmede. Af praktiske Hensyn er der i Statistiken kun medtaget Skibe paa over 100 Tons; af saadanne findes der i Storbritannien c. 8,419 Dampere med over 16 Mill. Tons og 1,072 Sejlskibe med c. 1 Mill. Tons. Om Bord paa denne Flaade beskæftigedes ialt 235,001 Mand, nemlig paa Dampskibe 215,027 og i Sejlere 19,974. Af alle disse omkom i Aarets Løb 371 ved Ulykkestilfælde, for hvilke Rederne maatte betale i Erstatning ialt 61,333 Pd. Sterl., det vil sige et Gennemsnit af 165 Pd. Sterl. pr. Dødsfald.

I Følge »Home Office« Meddelelser erstattedes kun 371 omkomne Sømænds Liv; men det viser sig fra Board of Trades Opgivelser, at der i Virkeligheden forefaldt 999 Ulykkestilfælde med dødelig Udgang. Forklaringen paa denne Forskel er imidlertid at søge i forskellige Forhold. For det første sker det jo ofte, at en Sømænd ikke — især naar han er ung og ugift og har begge sine Forældre i Live — efterlader sig nogen, der er afhængig af ham for sit daglige Brød, men dette kræver Loven. Saaledes fik Generalkonsulatet forleden et Krav om Erstatning for en ung Sømænds Død afslaaet netop af den Grund (Faderen levede og havde aldrig modtaget noget fra Sønnen, tværtimod hjulpet denne). For det andet er sikkert en stor Del Mennesker uvidende om, at der eksisterer en saadan Ret for dem, navnlig gælder dette vel nok Udlandinge, hvoraf der var 34,735 Mand paamonstret de ovennævnte britiske Skibe i 1908.

Dernæst er der til stort Besvær med at faa Erstatningen, der ofte gøres belignet af Retssag og personlig Nærværelse af den søgende i England, hvorved mange Udlandinge udelnkkes. Og endelig maa man erindre, at en stor Del af de Ulykkestilfælde, der overgaar Sømænd og hidfører deres Død, ikke skyldes deres Arbejde i Skibets Tjeneste, saaledes som Loven kræver, — men f. Eks. ofte hænder under Landlov eller lignende.

Udenrigsministeriet meddeler:

Isforholdene i Trollhätta-Kanal. I Følge Meddelelse fra det danske Konsulat i Göteborg er Trollhätta-Kanalen endnu isfri, og Trafik paa samme vil antagelig kunne finde Sted uden Standsning, indtil Kanalen d. 22. d. M. afspærres for Vinteren.

Hjem for Sømandsenker.

Vi har modtaget følgende:

Danmark og specielt Kjøbenhavn er bleven verdensberømt for sin Godgørehed og sin Omsorg for de ulykkelige stillede i Samfundet; for gamle og svage af alle Stænder og Stillinger findes der Hjem og Stiftelser til at modtage dem, naar de trætte og medtagne af Livets Kampe ikke længer kan klare sig selv, Og alligevel — saa utroligt det end lyder — er det dog sandt, at der mangler et Led i den Kæde af Nødhavne for Skibbrudne i Liveis Storme, som Danmark kan opvise, nemlig et Hjem for den menige Sømænds Efterladte.

Vi har »Bombøssens« for gamle Søfolk, og vi har »Skipperstiftelsen«, hvor Efterladte efter Handelsflaadens Befalingsmænd kan faa Friholig, men nogen saadan findes ikke for den menige Sømænds Efterladte. Og er der nogen Stand, for hvilken et saadant Hjem kan tiltrænges, er det Sømændsstanden, hvor Forsørgeren i Følge sin Gerning er udsat for at rives bort uden Varsel i sin fulde Manddomskraft; og er der nogen Stand i Danmark som fortjener, at Nationen rækker den en hjælpende Haand, saa er det den menige Sømænd.

Ingen Stand har som den bragt det danske Navn rundt i Verden og hævdet det paa en Maade, som Nationen kan være stolt af, et Navn der er bygget op paa: Sømændsdygtighed, Pligtopfyldelse og Dødsforagt, naar det galdt om at vove Livet for andre i Fare.

Disse Linier skal da være en Opfordring til Nationen om at afhjælpe den Mangel, som endnu findes i dei danske Godgøreheds Værk; at hjælpe os til at skabe et Hjem for den menige Sømænds Efterladte.

Bygningen er der forsaaavidt allerede, nemlig det saakaldte »Sømændshjem« i Wildersgade paa Kristianshavn, et Hus der blev rejst 1874, for at den farende Sømænd kunde have et Sted, hvor han vidste sin Familie i en human Værts Hænder, naar han selv var langt borte og ikke altid var i Stand til at sende Penge hjem i rette Tid.

I Begyndelsen blev Huset ogsaa benyttet efter sin Bestemmelse; det laa heldigt for den daværende Skibsfart, og de smaa Lejligheder, som det bestaar af, tilfredsstillede Datidens Fordringer.

Nu er Forholdene imidlertid forandret; Centret for Skibsfarten er flyttet bort fra Kristianshavn og Fordringen til Boligens Udstyrelse er steget, saaledes at »Sømændshjemmet« Lejligheder ikke søges mere som forhen.

»Sømændshjemmet« blev bygget af et særligt Fond, der administreres af Bestyrelsen for »Sømændsforeningen af 1856«, men ellers har de to Institutioner ikke noget med hinanden at gøre, og som Forholdene er i Øjeblikket, kan »Sømændsforeningen« ikke overtage Bygningen.

Kan vi derimod faa 2den Prioritet ud af Ejendommen, kan »Sømændsforeningen« overtage Ejendommen og i Tidens Løb skabe den om til en fuldstændig Friholig for menige Søfolks Efterladte. Og skulde de indkomne Midler ikke strække saa langt — nuvel, saa kan vi andetsteds skaffe Sømændsenker Friholig, blot Godgøreheden vil give os de fornødne Midler.

For et Aar siden henvendte vi os til Offentligheden om denne Sag, og for de derved indkomne Beløb vil vi fra Nytaar kunne begynde med et Par Friholiger; men der er Trang til flere.

Paa »Sømændsforeningen« Vegne rette jeg da herved en Opfordring til alle danske Mænd og Kvinder, i Indland som i Udland, om at hjælpe os til at fortsætte det Værk, som allerede er paabegyndt, og som sikkert maa vinde enhvers Sympati, nemlig i Danmark at rejse det første Hjem for Sømændsenker.

I. H. Schultz,
Kommandør.

Isbryder og efterfølgende Skibe.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af den i *Dansk Søfartstidende* Nr. 81 omtalte Dom i Sagen mellem *Havneværnets Isbryder »Sleipner«* og *D. F. D. S. Damper »C. P. A. Koch«* tillader jeg mig at udtale følgende:

I afvigte Vinter førte jeg Statsbanernes Isbryder »Tyr« og havde bl. a. ogsaa af og til Ordre til at assistere andre Skibe end Statsbanernes til og fra Nyborg og en Gang til at hjælpe to Dampskibe til Svendborg.

Naar jeg havde saadan Opgave eller i det Hele taget, naar andet Skib fulgte efter mig, betragtede jeg det som en Selvfølge, at det maatte blive min Sag at avertiere det eller de efterfølgende Skibe om »Tyr« avancerede frem eller ej.

Paa Turen til Svendborg, der varede adskillige Timer, og hvor Isen viste sig i meget høj Grad uensartet i Styrke, aftalte jeg med Føreren af det Dampskib, der var mig nærmest, bestemte Signaler, som denne saa, ligeledes efter Aftale, gentog til det andet Dampskib.

Signalerne var:

Et Signalflag hejst paa forreste Mast, saalænge der avanceredes frem.

Et langt advarende Stød i Dampfløjten, naar Farten mindskedes.

Nedhaling af Signalflaget, naar »Tyr« sad fast.

Tre Stød i Dampfløjten, naar der bakkedes for at tage Tilløb.

For Førere af Skibe, der følger efter en Isbryder, vil det være meget vanskeligt at bedømme, om Bryderens Fart pludselig mindskes paa Grund af sværere Is, idet nemlig dens Skruevand stadig ses i Bevægelse, saalænge Maskinen arbejder.

Jeg mener derfor, at det altid vil være praktisk, at der aftales Signaler mellem Føreren af Isbryderen og efterfølgende Skibe, men naturligvis Signaler, der ikke kommer i Konflikt med de i de internationale Søvejsregler fastsatte.

Korsør, d. 29. November 1909.

Vilhelm Heise,

Dampskibsfører i Statsbanedriften.

Hurtige Sejlskibsrejser.

Nu om Stunder er Betragtningen af Hurtighed til Søs for en stor Del begrænset til Atlanterhavs-Flyvere, skriver »Shipp. Gaz.« De to hurtige Cunard-Baade behøver kun at slaa deres tidligere Rekord med en Time eller to, enten paa deres øst- eller vestgaaende Tur, for derefter straks at opnaa at blive omtalt i smigrende Udtryk. At et Sejlskib undertiden skulde have et rosende Ord er kun paa sin Plads, naar det ankommer til de hjemlige Farvande efter en Række smukke Farter mellem forskellige, fjærne Havne. Et Skib fortjener ikke Ry for Hurtighed, fordi det gør en enkelt smuk Rejse. Det er snarere ved vedvarende god Sejlads, at det henleder Opmærksomheden paa sig og opnaar Anerkendelse som et hurtigt Skib, der sejler under en Fører, som kender dets gode Egenskaber og formaar at presse den yderste Knob ud af det.

Fornylig passerede den britiske, firmastede Bark »Lucipara« op ad Kanalen. Den er et Clyde-bygget Jernskib paa 1,779 Netto Reg.-Tons og har gjort Turen hjem fra Taltal paa Sydamerikas Vestkyst i den korte Tid af 80 Dage. »Lucipara«, der i de sidste fem eller seks Aar er blevet ført af Kaptajn W. Henk, forlod Taltal d. 17. Juni og er ikke blevet præjet paa Hjemturen. Dens Tid har ikke slaaet den store, femmastede Tysker »Preussen«s Rekord, men er tilstrækkelig fin til at fremkalde en Følelse af Tilfredshed hos dem, som har ført Skibet hjem.

Hvis man vil opgøre »Lucipara«s Bedrifter, siden den forlod Hjemmet i 1908, finder man, at den har været borte nøjagtig i 15 Maaneder. I den Tid har den gjort fire Oceanrejser, helt igennem med et heldigt Forløb. Den 11. Juni 1908 forlod den Antwerpen for San Francisco. Paa den Tur fik den frygteligt Vejr, mistede Sejl og blev kastet om paa Siden. Den ankom til San Francisco den 1ste November efter 143 Dages Sejlads, en Tid som, naar all tages i Betragtning, ikke er til at kimse ad, da den ikke er saa lidt kortere, end den mange andre Skibe har behøvet. Efter at have ligget i San Francisco et Par Maaneder, gjorde den Rejsen til Newcastle (N. S. W.), over Stillehavet i 38 Dage. I Løbet af mindre end en Maaned var den til Søs igen med Taltal som Bestemmelsessted. Denne Rejse over det sydlige Stillehav fuldførte den i 41 Dage og ankom til Taltal den 16. April. Losning og Lastning i denne Vestkysthavn tog et Par Maaneder. Stuttelig kom den den 17. Juni til Søs hjemefter, og den 5. September passerede den Beachy Head paa Vejen til Hamburg. Regner man den Tid fra, som »Lucipara« har opholdt sig i de forskellige Havne, den har besøgt — c. fem Maaneder — vil det ses, at den i ti Maaneder har sejlet fra Antwerpen til San Francisco, derfra til Newcastle (N. S. W.), derfra til Taltal og derfra til Kanalen. Det er en Præstation, som enhver Skibsfører nu til Dags vil være veltilfreds med.

Om to andre, overordentlig hurtige Sejlskibsrejser, fortæller »Hamb. Corr.«

Den ene af disse er fornylig udført af den firmastede Bark »Kurt«, Kaptajn Tönissen, tilhørende Rederiet G. I. H. Siemers & Co. i Hamburg. Den har tilbagelagt Vejen fra Newcastle (N. S. W.) til Valparaiso i den korte Tid af 31 Dage. En Damper af c. 9 à 10 Knobs Fart bruger gennemsnitlig 34 Dage til denne Tur.

Den anden Rejse er nylig fuldført af det bekendte femmastede Hamburgerskib »Potosi«. I fem Maaneder har det gjort Turen til Chili og tilbage igen. Det forlod Hamburgs Havn den 24. April 1909 og kom efter 70 Dages Rejse til Taltal d. 3. Juli. Fjorten Dage senere var »Potosi« atter i Søen med en Ladning Salpeter, og efter 71 Dages Sejlads naaedes Elben. Ud- og Hjemrejsen har paa det nærmeste taget samme Tid.

»Potosi«s Fører skrev fornylig følgende i »Shipp. Gaz.«: »De hurtige Rejser, som Sejlskibe af »Potosi«s Slags kan præstere, skyldes ikke de store Besætninger saadanne Skibe fører, men derimod deres overlegne Sejløevne, samt at Vejr- og Vindforhold bliver udnyttet til det yderste. Jeg kan som et Eksempel herpaa nævne, at en stor Bark, som sejlede fra Taltal 9 Dage før »Potosi«, blev indhentet af denne paa 51 $\frac{1}{2}$ ° S. Br. og 51° 48' V. Lgd. (lidt østen om Kap Horn). Vindstyrken var da mellem 5 og 6 efter Beauforts Skala, men medens vi kunde føre alle Sejl, havde Barken kun to Stumper og Fok. Paa denne Maade gaar det ofte.«

Kaptajnen meddeler tillige, at »Potosi« har 44 Mands Besætning, nemlig foruden Føreren, 3 Styrmand, 2 Baadsmænd, 1 Sejlmager, 1 Tommermand, 1 Smed, 1 Kok, 1 Stuert, 16 Matroser, 14 Letmatroser og 3 Dæksdreng.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er der hist og her indtraadt en lidt bedre Tone, lildels ledsaget af mindre Fragtstigninger, f. Eks. i Sortehavet og La Plata, medens intel af de øvrige Markeder kan siges at ligge svagere. Alt i alt er Situationen bedre i Aar end i Fjor paa denne Tid særlig for Langfarters Vedkommende, og der er ikke megen Udsigt til, at noget Marked skal gaa væsentlig lavere i den nærmeste Fremtid.

Østen binder en Mængde store Dampere, hvoraf en stor Del gaar ud i Ballast fra Middelhavet, og da dette Marked nu ingen Tonnage faar fra La Plata, vil Raterne sikkert holde sig foreløbig. De er omtrent paa samme Niveau som for en Uge siden. Fra Australien betales 26/9 à 27/6 pr. December-Januar for Hvede til U. K. eller Kontinentet. Paa Grund af Kulstrejken er igen flere Dampere sluttet ud med Kul fra England til 12/6 Melbourne eller Sidney.

Sortehavet har vist lidt mere Begær. Fra Kherson betales 7/6 til Rotterdam, og fra samme Havn og Nikolajeff eller Odessa 7/9 til London, Hull eller Leith. Nogle prompte Dampere af »handy« Størrelse sluttedes fra Nikolajeff til 8/ N. C.

Middelhavet fragtede jævnt til omtrent uforandrede Rater. Fra Smyrna betales 8/4 Dødvægt til London eller Hull. Ertsfragterne fra Bilbao er en Kende svagere paa Basis af 4/4¹/₂ à 4/6 Rotterdam.

Nordamerika tager kun meget faa Baade, men der vil muligvis blive lidt mere Begær senere hen. Filadelfia har gentaget 1/9 pr. Qr. til udsøgt Havn pr. December-Januar. Option Portland 1/9³/₄.

La Plata Markedet viser yderligere Bedring, ikke alene i Retning af mere Begær, men Raterne er ogsaa lidt højere særlig pr. prompt. for hvilken Position der fra San Lorenzo Grænsen er betalt indtil 12/9 O. C. (mod 11/7¹/₂ Ugen i Forvejen), 13/9 pr. Januar, 14/9 à 15/3 pr. Februar, alt med 6 d. mindre for direkte Havn. Bahia Blanca har gentaget 14/9 pr. 20. Januar—10. Februar.

Østersøen har ikke meget at byde paa, og Raterne er omtrent de samme, som vi noterede forrige Uge. Der er rigeligt med Korn i Havnene, men det er vanskeligt at sælge til acceptable Priser. Riga har fragtet til 9 d. Havrebasis Hull, Rotterdam eller Emden, 9³/₄ d. to Weserhavne. For Sveller fra Memel noteres 6/ à 6/6 til London.

Kulfragterne ligger lidt bedre til Østersøen, lildels ogsaa til Middelhavet. Der betales fra Østkysten bl. a. 3/7¹/₂ Blyth/Fairwater (2200), 5/ Helsingør (950), 4/3 Kjøge (1500), 5/1¹/₂ Frederikshavn (800), 3/9 Hull/Reval (1700), 4/8 Mariager (1250), 4/1¹/₂ Forth/Swinemünde (1900), 4/ Kjøbenhavn (1200), 6/7¹/₂ Genua eller Savona, 7/9 Wear/Venedig, 6/9 Dunston/Barcelona. Fra Cardiff blev der sluttet til 5/10¹/₂ Libau (1700), 5/ Rouen, 4/9 à 5/3 Lissabon, 5/10¹/₂ à 6/ Gibraltar, Frcs. 6¹/₄ à 6¹/₂ Algier, 7/ Genua, 6/ à 6/3 Port Said, 7/3 Venedig, 6/ à 6/3 Las Palmas, 9/ à 9/3 River Plate.

Fra Sø og Land.

En Skibsbesætnings Lidelser. Der er fremkommet Efterretninger om Redningen af de overlevende af en amerikanske Skonnert »Isaac T. Campbell«s Besætning, skriver »Shipp. Gaz.« Skibet var en tremastet Skonnert paa 587 Tons, bygget af Træ i 1879 og hjemmehørende i Boston. Det var paa Rejse fra Trinidad til New Orleans med Asfalt. Under en Orkan sank Skonnerten, d. 27. August, og dens Besætning, 9 Mand, maatte surre sig til flydende Vraggods. I over 30 Timer led Mandskabet frygteligt af Hunger og Thirst og blev bogstavelig pisket til Vanvid af Stormen, som i fem Timer blæste med en Fart af 100 Sm. i Timen. To af Mændene, Badsmanden og Kokken, sonderrev deres Surringer i Raseri og sprang over Bord. Den følgende Dag fandt Liverpool-Dampere »Lugano« de Skibbrudne og fik dem efter store Vanskeligheder om Bord i Dampere, hvor de blev plejet paa det bedste.

Havarier og Forlis.

Ehrglis, 3/m. Skonnert af Riga, kom d. 29. November, paa Rejse fra Sverige til West Hartlepool med Grubepæle, paa Grund øst for Hirtshals. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn. En Del Dækslast er kastet over Bord.

Elda, Galease af Meldorf, kom d. 26. November paa Grund Nord for Drøger. Flot ved Højvande og fortsat Rejse hertil.

Kamma, 3/m. Skonnert af Sveudborg, har ved Pillau været i

Kollision med Dpsk. »Commercial« af Kiel og har mistet Bøvspryd og den ene Kranbjælke, foruden at den har erholdt anden ovenbords Skade. »Kamma« er slæbt til Königsberg.

Nordlyset, Motorskonnert af Reykjavik, er Natten til 24. November strandet paa Hæfstedeyn ved Seydisfjord. Skibet staa haardt i Sandbund.

Eros, norsk Dpsk., kom d. 27. November, paa Rejse fra Libau i Taage, paa Grund paa Skadegrunden. Efter at have kastet en Del Ladning over Bord kom Skibet flot ved Højvande uden Assistance og gik ind til Aarhus for Dykkerundersøgelse.

Gudrun, Skonnert af Aalborg, er paa Rejse fra Aalborg til Varberg, i Taage strandet ved Utstø ved Varberg. Besætningen er reddet.

Harald, Skonnert af Holbæk, har, paa Rejse fra Middlesbrough til Malmø med Salt, udfør Skagen mistet Fokkemasten, Rigning og Sejl og drev over mod den svenske Kyst, hvor den blev taget paa Slæb af Trawldpsk. »Hafsörnen« og indbragt til Frederikshavn.

Edele, Skonnert af Struer, kom d. 29. November, paa Rejse fra Lübeck til Aalborg med Godningskalk, paa Grund paa Rødsaud. Skibet kom paa ved Højvande og staa haardt. Svitzers og Nysted Rjergelav assisterer ved Skibets Flotbringen.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faae hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 1./12. — Alexandra, Nielsen, afg. Valencia 30./11. hertil. — Algarve, Borries, ank. hertil 1./12. — Anglo Daase Wieneke, ank. hertil 2./12. — A. N. Hansen, Pauske, afg. Duunkerque 1./12. til Newcastle. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 1./12. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 29./11. — Arno, Strubberg, afg. Swansea 30./11. til Leghorn. — Aurora, Fischer, ank. hertil 30./11. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 26./11. — Beira, Lunge, afg. herfra 30./11. til Riga. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 23./11. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Reval 25./11. — Christian IX, Holm, ank. hertil 29./11. — Dagmar, Bøgvad, ank. Antwerpen 30./11. — Douro, Søberg, afg. London 1./12. til Antwerpen. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 28./11. — Florida, Andersen, ank. Odda 1./12. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 1./12. — Garonne, Kromann, ank. Pillau 29./11. — Georgios I, Sorrensen, ank. hertil 30./11. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 30./11. — Hengest, Munk, afg. herfra 30./11. til Riga. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 1./12. til Gibraltar. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 1./12. for Rotterdam. — Kasan, Hansen, ank. London 30./11. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 20./11. — Kiew, Jørgensen, afg. Riga 30./11. til Dunkerque. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 30./11. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 29./11. — Loire, Cralgnou, afg. La Rochelle 30./11. til Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. Genoa 27./11. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston 28./11. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, afg. Tunis 29./11. til Piræus. — Moskva, Müller, afg. Reval 1./12. til Dunkerque. — Nicolai II, Clausen, pass. Gibraltar 26./11. for Antwerpen. — Nordjylland, Jacobsen, afg. Antwerpen 30./11. til Aarhus. — O. B. Suhr, Frisnet, ank. Havre 28./11. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 30./11. for Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 24./11. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 23./11. til Glasgow. — Perm, Christensen, pass. Holteau 29./11. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Riga 25./11. — Saga, Wiberg, pass. Gibraltar 1./12. for Cadix. — Saxo, Gotthardt, ank. Danzig 29./11. — Seine, Damot, ank. Riga 27./11. — Texas, Lissner, ank. Svendborg 29./11. — Thyra, Jørgensen, afg. herfra 30./11. til Arendal. — Tiber, Beeh, pass. Quessant 28./11. for Alicante. — Tyr, Thanning, afg. herfra 30./11. til Windau. — United States, Wulff, afg. New York 25./11. til Kristiansand. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 29./11. Sydpuu. — Vendsyssel, afg. herfra 1./12. til Riga. — Freya, ank. Liverpool 23./11. — Karin, Ryberg, afg. Stettin 23./9. til Manchester. — Vadsø, Paulsen, ank. Stettin 28./11.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gullport 7./11. — Mikhail Outchoukoff, Harboe, afg. Galatz 23./11. til Tripoli. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Swansea 16./11. til Beyruth. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 14./11. — Helmer Moreh, Thorsoc, afg. Cardiff 14./11. til Piræus. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Riga 18./11. til Neapel. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Hull 25./11. til Riga. — Vladimir Sawin, Christensen, ank. Papenburg 26./11. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Libau 29./11. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 23./11. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Petersborg 23./11. til Antwerpen. — Newa, Dahl, ank. Hnifa 24./11.

(Fortsættes Side 739).

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kablelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2720. Halmprisk udsat. Søndre-Dyb. Thyborøn-Kanal. Nordsøen. Ved Nø-Siden af Søndre-Dyb er udsat en hvid Stage med Halmvisk, omtrent paa det Sted, hvor Lystonde Nr. 1 laa. (Kort Nr. 130 og 158. Havne-Lods, Side 138. Sum-Fort., Side 33). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1903. Kjøbenhavn 1909).

2721. Sunket Vrag. Sæby S. Kattegat. En Jagt er sunket i 2,1 m Vand, c. 1 Sm S. for Sæby. Vraget er afmærket.

2722. Klokketønden »Odense-Fjord« inddraget. Kattegat. Klokketønden »Odense-Fjord« er ombyttet med Vintersømærket.

2723. Bøjer flyttet. Odense-Fjord. Kattegat. I Odense-Fjord er Bøjerne i Trekantet-Middelgrund-Løb og i Espenrø-Løb flyttet ind i c. 3 m Vand, og ligger c. 2 m inden for Kanten af den gravede Rende. Mellem Hasseløre og Kanalens Munding er de 4 hvide Bøjer og de to Halmprikker ligeledes flyttet ind i c. 3 m Vand, og ligger c. 2 m inden for Kanten af den gravede Rende. (Kort Nr. 215. Danske Lods, Side 193. Sum-Fort., Side 22 og 23).

2724. Vrag borttaget. Rønne S. Lemvig. Nissum-Bredning. Limfjorden. Vraget, der laa sunket S. for Rønne, ved Indløbet til Lemvig, er borttaget. Den grønne Vragtønde, som laa tæt SØ for Vraget, er inddraget. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 448. Sum-Fort., Side 34).

2725. Fyr tændes. Møv Anlæggsbro. Limfjorden. Paa Yderredten af Møv Anlæggsbro, c. 3 Sm V. for Hals, tændes om kort Tid et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Det vises fra en 8 m høj Pæl. 56° 59', N. Br. 10° 13', Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 489. Havne-Lods, Side 96).

2726. Klokketønden »Kirkegrund« inddraget. Smaalands-Farvandet. Klokketønden »Kirkegrund« er ombyttet med Vintersømærket.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2727. Lys- og Fløjtønde udlagt. Ølands Sødra Udde. Øland. Sverig. En rød Lys- og Fløjtønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 Sek., er udlagt S. for Ølands Sødra Udde. 56° 6' N. Br. 16° 23' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2070. Kjøbenhavn 1909).

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favn til Meter og omvendt laas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maas Svarporto vedlægges.

II. Kattegat og Skagerrak.

2743. Fyr tændt. Lilla Kåttå, Trybergholmen og Bränteholmen. Fjällbacka—Väderöfjorden. Sverig. Ved Farvandet Fjällbacka—Väderöfjorden er følgende Fyr nu tændt:

Lilla Kåttå Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek. Lyset er grønt fra S. 63° Ø. til S. 45° Ø., hvidt fra S. 45° Ø. til S. 33° Ø., rødt fra S. 33° Ø. til S. 20° Ø., svagt hvidt fra S. 20° Ø. gennem S. til S. 69° V., grønt fra S. 69° V. til S. 86½° V., hvidt fra S. 86½° V. gennem V. til N. 88° V., rødt fra N. 88° V. til N. 64° V., svagt hvidt fra N. 64° V. til N. 31° V., grønt fra N. 31° V. til N. 10½° V., hvidt fra N. 10½° V. til N. 7° V., rødt fra N. 7° V. til N. 2° V. Flammens Højde: 11 m.

Trybergholmen Fyr med To-Formørkelser hver 10 Sek. Lyset er grønt fra S. 48° V. til S. 63° V., hvidt fra S. 63° V. til S. 70° V., rødt fra S. 70° V. gennem V. til N. 56° V., svagt hvidt fra N. 56° V. til N. 1° V., grønt fra N. 1° V. gennem N. til N. 42½° Ø., hvidt fra N. 42½° Ø. til N. 48° Ø., rødt fra N. 48° Ø. til N. 55° Ø. Flammens Højde: 6 m.

Bränteholmen Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek. Lyset er grønt fra N. 75° Ø. til N. 88½° Ø., hvidt fra N. 88½° Ø. gennem Ø. til S. 86° Ø., rødt fra S. 86° Ø. til S. 60° Ø., svagt hvidt fra S. 60° Ø. gennem S. til S. 65° V., grønt fra S. 65° V. gennem V. til N. 86½° V., hvidt fra N. 88½° V. til N. 83° V., rødt fra N. 83° V. til N. 63° V. Fra S. 76° V. til S. 83° V. skjules Fyret af Målahækkitten. Flammens Højde: 17 m.

Linseapparater af 6te Orden. Lysevnen: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvide, aftekanterede Fyrhuse. (Kort Nr. 196). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2090. Kjøbenhavn 1909).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2744. Fyr skjules. Varelsiel. Jæde. Tyskland. Varelsiel Fyr skjules fra Tønde V op ad Jæde af Arngast Fyrtaarn, som er under Bygning, paa 53° 28' 58" N. Br. 8° 11' 6" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 890. Kjøbenhavn 1909).

2745. Lys- og Fløjtønde flyttet. IJmuiden. Holland. Den rød og sort lodret stribede Lys- og Fløjtønde uden for IJmuiden er flyttet og ligger nu i Fyrhulinen 5.000 m fra Havnehojveterne. 52° 28' N. Br. 4° 29' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180).

2746. Stormsignal Station oprettet. IJmuiden. Ved IJmuiden er oprettet endnu en Stormsignal Station. Masten staaer paa S.-Enden af Øen mellem Sluserne, ud for det Ø-lige Indløb til den store Sluse. Der gives saavel Dag- som Natsignaler. 52° 27' N. Br. 4° 36' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180).

2747. Fyr midlertidigt forandret. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Det hvide Fyr med Formørkelser paa Duc d'Albe Nr. 9 i Nieuwe Rotterdamse Waterweg er slukket. Duc d'Albe er belyst som et Vrag.

2748. Forandring i Afmærkning. Schaar van Waarde. Schelde. I Schaar van Waarde er Spidstønde Nr. 2 flyttet til 51° 23' 26" N. Br. 4° 5' 13" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 2 a er udlagt paa 51° 23' 39" N. Br. 4° 6' 3" Ø. Lgd.

2749. Vrag afmærket. Skataraw Harbour. Firth of Forth. Skotland. Damptrawleren »Kingfisher« er sunket c. 5½ Kbl N. 49° Ø. fra Chapel Point og i S. 71° Ø. fra Barns Ness. En grøn Vragtønde er i 14 m Vand udlagt ½ Kbl N. 47° Ø. for Vraget. 55° 58', N. Br. 2° 24', V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2750. Sunket Vrag. Cap d'Alprech VVV. Frankrig. Et Vrag ligger sunket i 37 m Vand, VNV. for Cap d'Alprech. En Mastetop er over Vandet. 50° 42' 0" N. Br. 1° 33' 45" Ø. Lgd.

2728. Signaler for Is. Landsort Fyr. Stockholms Skærgeard. Ved Landsort Fyr gives fra Isde Dechr. 1909 følgende Signaler med sorte Balloner for Is fra en Mast med Raa, der står i Reihningen SV. og NØ, NØ for Fyrtårnet. De har Numre SV. fra saaledes:

1) To Balloner betyder, Is i Færvaudet mellem Landsort og Stockholm.

2) En Ballon betyder, Færvaudet mellem Landsort og Stockholm er spærret af Is.

2729. Signaler for Is og Fyrskibe. Hufvudsår Fyr. Stockholm Skærgeard. Ved Hufvudsår Fyr gives fra Isde Dechr. 1909 følgende Signaler med sorte Balloner og Kegler for Is og Fyrskibes Inddrægning fra et Stilhads, der står i Reihningen SV. og NØ, paa Højden NØ for Fyrtårnet. De har Numre SV. fra saaledes:

1) En Ballon betyder, Fyrskibet »Grundkallen« er ikke paa Station.

2) To Balloner betyder, Fyrskibet »Svenska Björn« er ikke paa Station.

3) En Kegel med Spidsen opad betyder, Fyrskibet »Almagrundet« er ikke paa Station.

4) En Ballon NØ for Masten midt paa Stilhadsen betyder, Nørra Kalmarstrand er spærret af Is.

5) En Kegel med Spidsen nedad over en Ballon betyder, Is i Færvaudet mellem Hufvudsår og Stockholm.

6) En Kegel med Spidsen nedad betyder, Færvaudet mellem Hufvudsår og Stockholm er spærret af Is.

Signalerne for Fyrskibene forbliver højeste i otte Dage efter at Fyrskibet er inddrægt, og høyses i god Tid om Færvaudet.

Het tidligere Signal for, at Fyrskibet »Almagrundet« ikke er paa Station, gives ikke mere.

2730. Signaler for Is og Fyrskibe. Söderarm Fyr. Stockholm Skærgeard. Ved Söderarm Fyr gives fra Isde Dechr. 1909 følgende Signaler med sorte Balloner og Kegler for Is og Fyrskibes Inddrægning fra et Stilhads, der står i Reihningen SØ, og NNV, NVV for Fyrtårnet. De har Numre S. fra saaledes:

1) En Ballon betyder, Fyrskibet »Grundkallen« er ikke paa Station.

2) En Ballon over en Kegel med Spidsen opad betyder, Fyrskibet »Finngrundet« er ikke paa Station.

3) En Kegel med Spidsen nedad betyder, Fyrskibet »Västra Banken« er ikke paa Station.

4) To Balloner betyder, Fyrskibet »Svenska Björn« er ikke paa Station.

5) En Kegel med Spidsen nedad over en Ballon betyder Is mellem Söderarm og Stockholm.

6) En Kegel med Spidsen opad betyder, Ursgrundsgrøpen spærret af Is.

7) En Ballon paa Toppen af Masten midt paa Stilhadsen betyder, Drivis NNØ for Ørskaar.

Signalerne for Fyrskibene forbliver højeste i otte Dage efter, at Fyrskibet er inddrægt, og høyses i god Tid om Færvaudet. Signalerne for Is inddræges, naar Skibsfarten i Færvaudet er ophørt, og høyses i god Tid om Færvaudet.

2731. Grund fundet. Stockholm Skærgeard. En Is i en Grund er fundet N. for Fjæderholmarne i Lilla Värtan. 59° 20' 6" N. Br. 18° 10' 51" Ø. Lgd.

2732. Fyr tændt. Grönviksgrund. Härnösand—Örnasköldsvik. Bottiske Bugt. Paa Grönviksgrund er nu tændt et Fyr med To-Fornørskibe hver 10 Sek.

Lyslet er front fra S. 53° V. til S. 61° V., hvit fra S. 61° V. til S. 63° V., rød fra S. 63° V. til S. 84° V., svagt hvidt fra N. 86° V. gennem N. til N. 39° Ø., grønt fra 51° Ø. til N. 66° Ø., hvidt fra N. 66° Ø. til N. 89° Ø., rød fra N. 89° Ø. gennem Ø. til S. 89° Ø., Flammens Højde: 8,5 m. Hvidt Fyrtårn: Der er ikke Vagt ved Fyret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2140. Kjøbenhavn 1909).

2733. Baake opført. Mäntyniemi. Bottiske Bugt. Finland. Paa Karliolandet er ved Mäntyniemi Punt rejst en 12 m høj Baake med Tavle, der kan ses over Skoven. Holdt overet med Keskiniemi Baake angiver den, at man er passeret Uusimatala Grund N.-høste Væge. 65° 37' 40" N. Br. 24° 38' 25" Ø. Lgd.

2734. Nyt Færvaudet afmærket. Uleåborg Distrikt. Bottiske Bugt. Et Færvaudet for Skibe med 6,2 m Dybgangende er afmærket fra Søen ved Välimatala

Grund. V. om Kalla og Uiköpnahäkart. Holm til Japaholm. Red. 64° 43' N. Br. 24° 19' Ø. Lgd. til 64° 40' N. Br. 24° 21' Ø. Lgd.

2735. Fyr tændt. Vasa Distrikt. Bottiske Bugt. Mellån Vasklös Haven, Brändö og Nikolastad er følgende Fyr tændt:

Nikolai hvide og røde vekslende Fyr paa Sundomlandet N.-Kyst. Flammens Højde: 5 m. Det lysor fra N. 60° V. gennem N. til N. 75° Ø. 63° 4' N. Br. 21° 32' Ø. Lgd.

Edvard hvide og røde vekslende Fyr paa Holmen Myrgrund V.-Punt. Flammens Højde: 3 m. Det lysor fra S. 75° V. gennem V. og N. til N. 75° Ø. 63° 5' N. Br. 21° 32' Ø. Lgd. Det er overet med det forgaende i N. 1° V. og S. 1° Ø.

Kastens røde, faste Fyr paa V.-Siden af Brändö Landet. Flammens Højde: 12 m. Det lysor over 45° over Færvaudet. 63° 6' N. Br. 21° 35' Ø. Lgd.

Emilins Fyr røde, faste Fyr paa en Bro paa Brändö Landets N.-Punt. Flammens Højde: 6 m. 63° 6' N. Br. 21° 35' Ø. Lgd. Det er overet med det forgaende i N. 43° Ø. og S. 43° V.

Paa Vasa Dampskibshavn to røde Lanterner, der lysor over 45° over Færvaudet. 63° 5' N. Br. 21° 36' Ø. Lgd.

2736. Grund fundet. Degerby. Åland. En 5,2 m Grund er fundet midt i Flisø Fyrhale, i Færvaudet til Degerby.

2737. Ishrydderes Virksomhed. Rusland. Udtag af Program for Ishrydderes Virksomhed i Vinteren 1908—10 i russiske Havne:

Ved St. Petersborg, Reval og i Riga Bugt, ved Pernau, Windau og Libau vil Ishrydding blive besørget af tre Skibe saaledes, at St. Petersborg holdes alben for Skibsfarten, saa længe som muligt, hvorefter Ishrydderne alene til de andre Havne og arbejder saa længe det er muligt at holde dem aabne, og i Færvaudet fra de andre kan aabnes.

2738. Pontoner udlagt. Kronstad. St. Petersborg Bugt. Paa Kronstad store Red er udlagt to Pontoner. ½ Kbl SV. for Spiritonde Nr. 9. Pontonerne er 25 m lange og ligger 25 m fra hinanden. Der er anbragt hvid, blå og rød strillede Slæger med røde og hvide Flag paa Pontonerne, og ved Højvande er kun disse over Vandet. 59° 50' 0" N. Br. 29° 39' 5" Ø. Lgd.

2739. Fyrskibet »Saritischev« midlertidig inddrægt. Fyrskibet »Saritischev« er midlertidig inddrægt.

2740. Lys- og Undervands-Kløkketønde udlagt til Forsøg. Dänsteden V. Stralsund. Tyskland. V. for Dänsteden i Stralsund Havn, 100 m N. for Dänsteden Færge, er til Forsøg udlagt en rød og sort strøbet Lys- og Kløkketønde med Undervandslygnul.

2741. Skydeøvelser. Kieler Fjord. Fra 30te November til 20de December 1909 og fra Isde Februar til 5de April 1910 kan afholdes Skydeøvelser fra Batterierne ved Kiel, og om Natten den 6te—17de December fra Kl. 5—10 Em. Naar der skydes, høyses rød Dobbeltstander og Kegel med Spidsen opad paa Værket, hvorfra der skydes, og rød Dobbeltstander eller rød Lanterne ved Bülk, paa Fyrskibet »Bülk«, paa Friedrichsørt Fyrtårn og paa Dampere, som ligger ude, og rød Dobbeltstander paa Düsentrubok, og Skydepladsen er da spærret for al Sejlfarts. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie Bülk Fyr—Fyrskibet »Bülk«—Stein, mod S. af en Linie Friedrichsørt Fyr—Kortgen Bru. Dampene fører gult Flag forude. Anvisninger skal ubetinget følges.

2742. Skydeøvelser. Kieler Fjord. Fra 10de November til 20de December 1909 og fra Isde Februar til 5de April 1910 kan afholdes Skydeøvelser fra Kysten S. for Braune Berge, mellem Kl. 1 og 5 Em. Pladsen begrænses mod N. af en Linie Tønde Kiel C—Hotel Schlicksee, mod Ø. af en Linie Tønde Kiel C—Kiel D—Friedrichsørt Fyr, mod S. af Forlængelsen af Linten Lahoe Mølle—Tønde Kiel 6. Naar der skydes, høyses en rød Dobbeltstander paa det nærmeste Fort, og som Signal for, at der vil blive skudt om Eftermiddagen, Signalflagene S. D. Naar der skydes, er Pladsen spærret for al Sejlfarts.

361

2751. Fyr tændt. Sul Ghorum. Coll Island N. Skotland V.-Kyst. Fyret paa Sul Ghorum er nu tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2313. Kjøbenhavn 1909).

2752. Grunde fundet. Rosslare Harbour. Irland Ø.-Kyst. I Rosslare Harbour er følgende Grunde fundet, saaledes fra Rosslare Fyr: Under 1, m 1 1/2 Kbl N. 18° 0', 5, m 1 1/2 Kbl N. 66° 0', 5, m 1 1/2 Kbl S. 1° 0', 6, m 1 Kbl S. 5, m 1 1/2 Kbl S. 10° 0', 5, m 1 1/2 Kbl S. 21° 0', 5, m 2 Kbl S. 20° 0', og 5, m e. 2 Kbl S. 27° 0'. De tre sidste udgør én Plade. Rosslare Fyr: 52° 15' N. Br. 6° 20' V. Lgd.

2753. Grunde fundet. Lough Swilly. Irland N.-Kyst. I Lough Swilly er følgende Grunde fundet, saaledes fra Muckamish Tower: 7, m 9 1/2 Kbl N. 22° V. 3 m 2 Kbl N. 2° 0', og 3 m 1 1/2 Kbl N. 35° 0'. Muckamish Tower: 55° 8' N. Br. 7° 31' V. Lgd. Paa Middle Knoll findes den mindste Dybde, 6, m, paa Grundens SV-lige Del.

2754. Tønde inddraget. Bomore Spit. Sligo Harbour. Irland V.-Kyst. Den sorte Stumpfælde ved Bomore Spit, 3 1/2 Kbl N. 49° V. fra Deadman's Point, er inddraget. 54° 18', N. Br. 8° 35' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2755. Baake atter opført. Pierre Noires (Chivignete). Etel. Frankrig. I et sorte og hvide vandret stribede Taarn paa Pierre Noires er genopført. Det er 3, m højt over højeste Højvande. Den rød og sort vandret stribede Spirtoende med Bellon, som var udlagt paa SV-Kanten af Plateau de Chivignete, er inddraget. 47° 35' 33" N. Br. 3° 13' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 463. Kjøbenhavn 1908).

2756. Tønder inddraget. Plateau des Birvideaux. Belle Ile. Da Arbejderne paa Plateau des Birvideaux er standset for Vinteren, er de seks hvide Tønder, som afmærkede Arbejdsstedet, inddraget. 47° 29' 7" N. Br. 3° 17' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1141. Kjøbenhavn 1909).

2757. Vragtønde flyttet. Gironde. Den grønne Tønde ved Vraget af Dampren »Sunbeam« ligger 75 m Ø. for Vraget, og e. 2500 m S. 46, m Ø. fra Lystonden »Nord du Platin de Grave«. 45° 34' 40" N. Br. 1° 3' 27" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2588. Kjøbenhavn 1909).

2758. Forandring i Afmærkning. Banc du Paulliac. Gironde. Da Banc de Paulliac har forandret sig, er den sorte Lystønde Nr. 43, »Accore Ouest du banc Saint Lambert«, der viser rodt Lys, flyttet e. 800 m SSO. hen, paa 45° 10' 43" N. Br. 0° 44' 1" V. Lgd. Den sorte Spidstønde Nr. 47 med Cylinder, »Accore Ouest du banc Chateau Latour«, er midlertidig inddraget. 45° 10' 30" N. Br. 0° 43' 37" V. Lgd.

2759. Taagesignal ophørt. Belle Isle. Newfoundland N. Ved Belle Isle South End Fyr gives Taagesignal ikke mere med Kvaldbomber.

2760. Baake opført. Watts Point. Strait of Belle Isle. Newfoundland. Paa Watts Point, mellem Cape Norman og Flower Ledge Fyr, er opført en hvid, trekantet, 9 m høj Baake. 51° 27' 22" N. Br. 56° 19' 27" V. Lgd.

2761. Fyrskibet »Prince Shoak« ombygget. Saguenay. River St. Lawrence. Canada. Fyrskibet Nr. 7 »Prince Shoak« er ombygget med Fyrskib Nr. 17. Det viser et hvidt, fast Fyr paa Stormasten, et hvidt, fast Fyr paa Fokkenasten og et rodt, fast Fyr paa Staget mellem Masterne, i henholdsvis 12 m, 10, m og 16 m Højde. Skibet er rodt, mærket Nr. 17 og »Prince Shoak«, det har to Master og rodt Ballon paa Stortoppen. Taagesignal gives med en Diaphon, som hver 1 Minut giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed.

2762. Fyrskibet »Lower Traverse« ombygget. Traverse of St. Roch. St. Lawrence River. Fyrskib Nr. 17, som laa ved S-Siden af South Traverse, er ombygget med Fyrskib Nr. 7. Det viser et hvidt, fast Fyr paa Stortoppen, et hvidt, fast Fyr paa Forloppen og et rodt, fast Fyr paa Staget mellem Masterne, i hen-

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Decbr. 1909.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	96—95 3/4	95 3/4	96
Danmark		46 3/4	48 1/2
Norden		81 1/4	82 1/2
Kjøbenhavn		16	17
Carl		70 1/4	77
Dannebrog		75 1/2	76 1/4
Skjold		46	47
Urania		6 1/2	15
Union		15	17
Dampsk. af 1896		75	76 1/4
Hejmdal		89	91
Østasiatiske	130 1/2 — 3/4	130 1/2	130 3/4
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm		69 1/2	73
Torm		41	60
Inga		13	18
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		56	73
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	45— 1/4	45	45 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats uops. 1909.		—	—
3 1/2 % uops. Stats.		94	94 1/2
3 1/2 % Husejv. Kreditk.	87	87	87 1/4
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.		90 1/4	91
4 % — — 2. Serie.	95—94 3/4	94 3/4	95
4 % — — 1.		96 3/4	97 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.		89 1/4	89 1/2
4 % — — 7.		94 1/4	94 1/2
3 1/2 % Landkreditk.		93	96
4 % Østift. Kreditf.		94 1/2	94 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		149 1/4	149 3/4
Privatbank	107 1/4 — 107	107	107 1/4
Landmandsbank		132 1/2	133
Handelsbank		136 1/2	136 3/4
Grundejerbank	44	44	44 1/4
Burm. & Wain	91 1/2	91 1/2	91 3/4
Helsingørs Jærnsak.		—	—
Sukkerfabr.	230—229 1/2	229 1/2	229 3/4
Bryggeri Aktier		157	157 1/4

Vekselkurser d. 1. December 1909.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.22	18.17
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.25	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 1. December 1909.

Russiske Noter	216.20
4 % Russiske Consols.	91.50
3 3/4 % — Boden Kredit.	86.00
5 % Mexikanske 1899	101.25
5 % Rumænske Stats	101.60
4 % — — 1890	94.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 186,000, „Danmark“ 24,000, „Norden“ 6,000, „København“ 2,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 14,000, „Skjold“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Hejmdal“ 6,000, „Dansk-Russisk“ 122,000, „Østasiatisk“ 73,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

holdsviis 9,5 m, 7,5 m og 15 m Højde. Synsviddens: 9 Sm. Skibet er rodt, mærket Nr. 7 og »Lower Traverse«, det har to Mastes og rodt Balon paa Stormasten. Taagsignal gives med en Dampfløjte, der hver 1 Minut giver To-Stød, Stød 4 Sek., Pause 4 Sek., Stød 4 Sek., Pause 48 Sek. Skibet er forsynet med Undertrands Klokke, hvorpaa gives Taagsignal hver 22 Sek. med 7 Slag, med 2 Sek. Pause mellem Slagene, fulgt af 10 Sek. Pause.

2763. Lødefyr odelagt. Quebec Harbour. River St. Lawrence. Quebec Harbour bageste Lødefyr, ved Princess Louise Bassin, er nedbrændt. Et midlertidigt, rodt Fyr er tændt c. 900 m S. 48° V. fra Forfyrret. Flammens Højde: 33 m. Synsviddens: 5 Sm.

2764. Forandring af Fyr. Port Hood. Cape Breton Island V.-Kyst. Ved Skibsfartens Aabning i 1910 er Port Hood faste Fyr forandret til et Fyr med En-Formørkelse hver 30 Sek., Lys 20 Sek., Mørke 10 Sek. Lysset er rodt fra N. 21° V. til N. 84° V., hvidt fra N. 84° V. gennem V. til S. 1° V. Linscupparat af 4de Orden.

2765. Sminnevejsplads nedlagt. George Island. Halifax Harbour. Nova Scotia S.-Kyst. Sminnevejspladsen paa Ø. Siden af George Island er nedlagt, og Almærkninngen inddraget.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2766. Fyr tændt. Albarão Kyst. Rio Grande do Sul. Brasilien. Paa Albarão Kyst, ved Adgangen til Rio Grande do Sul, er tændt et hvitt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser To-Blink. Det hedder Sarta Fyr. Flammens Højde: 29 m. Synsviddens: 13 Sm. Rødt, 26 m højt Taarn ved hvitt Behøvssthus og Magazin. Fyrparat af 4de Orden. 32° 32' 0" S. Br. 52° 27' 0" V. Lgd.

2767. Oplysning om Lystønde. Pipas Hoek. Rio de la Plata N.-Kyst. Lystønden ved Pipas Hoek ligger 1 Sm SV. for Klippen paa 34° 29' 10" S. Br. 51° 42' 30" V. Lgd. Den viser rodt Lys med Formørkelse hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek.

Lystønderne, som er angivet 7 Kbl V. for denne Plads og paa N.-Siden af Klippen, findes ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2047. Kjøbenhavn 1909).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2768. Fortøjtende udlagt. Gibraltar Harbour. Spanien S. En Fortøjtende Nr. 17 er udlagt i Gibraltar Harbour, c. 1 Kbl S. 86° V. fra Banke Nr. 3 og i S. 16° V. fra NV-Hjørnet af Coaling Island. 36° 8' N. Br. 5° 21' V. Lgd.

2769. Bøjer udlagt. Meloria. Livorno. Italien. Paa den N.-lige Del af Grundten Meloria er midlertidig udlagt 8 Bøjer, mærket A—H, den Ø.-ligste og V.-ligste har desuden to røde og hvide Flag. De ligger paa en Linie i VNV. og 680, med 1½ Kbl Afstand, den Ø.-ligste 4200 m N. 10° Ø. fra Fyret paa Grundens S.-Ende. Desuden ligger en Tonde 1½ Kbl fra den V.-ligste Bøje.

2770. Fyr tændt. Psara. Tyrkiet. Paa Psara, c. 200 m inden for Øens SØ. Punt, Kokiononla, er tændt et hvitt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 75 m. Synsviddens: 20 Sm. Hvitt, 12 m højt Taarn. 38° 32' N. Br. 25° 37' Ø. Lgd.

2771. Isbryderes Virksomhed. Rusland. Uddrag af Program for Isbryderes Virksomhed i Vinteren 1909—10 i russiske Havne:

Ved Marimpol, Cherson, Nikolajev og Odessa vil Isbrydningen blive besørget af fire Skibe, saaledes, at det Azovske Hav og Cherson holdes aabne for Skibsfarten, saalænge som muligt, de andre Havne om muligt hele Vinteren.

2772. Fyr tændt. Anapa. Sorte Hav. Ved Anapa, paa Bynrens S.-Hjørne tæt S. 14° Ø. fra Hovedfyret, er tændt et Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink, Blink 2 Sek., Mørke 8 Sek. Lysset er hvitt fra S. 14° Ø. gennem S. og

V. til N. 68° V., rodt fra N. 68° V. til N. Flammens Højde: 40 m. Synsviddens: 17 Sm. Hvitt, Irtkanet, 17 m højt Taarn ved en tvølags Beboelsesbygning. Fyrparat af 2den Orden. Linien S. 14° Ø. gaar c. 1,3 Sm fri af Irish Point og N. 68° V., fri S. om Mary Magdalene Roek og de andre Grunde i den Ø.-lige Adgang til Kertch Stræde.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2773. Sunket Vrag. Straat Riouw. Riouw Arkipel. Den franske Damper »La Seyne« er sunket i det N.-lige Farvand til Straat Riouw, c. 3,5 Sm N. f. Ø. fra Panrit. En Mast er c. 5 m over Vandet. Vraget ligger meget farligt for Skibsfarten. 1° 13' N. Br. 104° 12' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2774. Frankrig. Bestemmelser for Skibe, som nærmer sig franske Havne. Under Krig eller spændte politiske Forhold gælder følgende Bestemmelser for Skibe, som nærmer sig fransk Kyst eller Havne:

Intet Skib maa, uden at udsætte sig for at blive odelagt, nærme sig fransk Kyst inden for 3 Sm. før det har faaet Tilladelse dertil.

Om Dagen skal ethvert Skib vise Nationsflag og Kendings-Signal, saa snart Flagene kunne skjelnes fra Land. Ønsker Skibet at komme inden for de 3 Sm Afstand, skal det hejse Signal efter Lods, men holde sig uden for den betalede Afstand, indtil Tilladelse til at nærme sig er givet ved Semnator, Signal eller fra et Vagtfartoi.

Om Natten skal Nationsflaget være hejst og Skiblysene tændt, naar man nærmer sig Grænsen for 3 Sm Afstand. Ønsker man at staa ind, afbrydes Blylys, og der gives Signal med Dampfløjte eller Strome, men Skibet skal holde sig uden for Grænsen, til det har faaet Tilladelse til at staa ind og Ordre angaaende Ankerplads.

Ethvert Skib skal uophødelig efterkomme Advarsler, der gives ved Semnator, Signal eller Varselskud, og paa Stedet afvente nærmere Ordre. Efterkommers Signalerne ikke, udsætter Skibet sig for at blive odelagt.

Skibe, som det er tilladt at staa ind paa Red eller i Havn, skal paa det nøjagtigste rette sig efter de Anordninger, som gives det af Autoriteterne. Enhver Bestemmelse som strider mod disse Anordninger ophæves.

Bekendtgørelse for Søfarende.

I følge Telegram fra Marinemant i Berlin ligger et Vrag farligt for Skibsfarten, 1 Sm. n. m. NNV. for Fyrskibet »Weser«. Vraget er afmærket med en Lystønde, der viser Grønt Lys med Formørkelse.

Marineminstreterets Admiralrets-Departement, den 1. December 1909.

Vesterhavet. Bodil, Uldall, pass. Gibraltar 29./11. for London. — Dagmar, Mathiasen, ank. Sundsvall 25./11. — Alfa, Lauritsen, pass. Holtenau 27./11. for Lorient. — Laura, Pedersen, ank. Calais 24./11. — Nerma, Schiff, ank. Boness 26./11. — Hebe, Gregersen, afg. Blyth 27./11. til Bandholm. — Iuger, Sørensen, ank. Valencia 28./11. — Johanne, Thøgersen, afg. Kotka 30./11. til Preston. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Domsjö 27./11. til Hull. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Hernösand 25./11. — Nautik, N. Nielsen, pass. Kap Finisterre 28./11. for Rotterdam. — Nordsøen, Skou, pass. Helsingør 28./11. for Rouen. — Nexos, Basse, ank. Danzig 27./11. — Gerda, Iversen, ank. Marokko 13./11. — Ellen, Hansen, afg. Hamburg 27./11. til Fenit. — Fylla, Christensen, ank. Swansea 29./11. — Cito, Jepsen, afg. Frederiksbavn 24./11. til Antwerpen. — Napoli, Brinch, ank. Cardiff 23./11.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Rotterdam 28./11. — Russia, Poulsen, ank. Grangemouth 28./11. — Carl Hecksher, Starck, ank. Reval 30./11. — Dania, Pedersen, ank. Filadelfia 26./11. — Normannin, Eriksen, afg. Cardiff 29./11. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 23./11. — Canada, Jespersen, ank. Benisaf 30./11. — Livonia, Lindberg, afg. Burntisland 30./11.

Østersøen. Cimbrin, Poulsen, ank. Galveston 30./11. — Patria, Dam-Larsen, ank. Antwerpen 10./11. — Gratia, Sørensen, ank. La Pallize 30./11. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 30./11.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Emden 28./11. — Gallia, Nielsen, afg. South Shields 30./11. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Swinemünde 28./11. — Sarmatia, Petersen, afg. Oran 23./11. — Kolonia, ank. Algier 28./11.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Memel 25./11. — Gravaria, Nielsen, afg. Rotterdam 16./11. — Carbovia, Mathiasen, afg. London 22./11. — Estonia, Winckler, ank. Genua 27./11.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Kjøge 27./11. — Selandia, Troensegaard, ank. Wiudau 21./11. — Secalia, Jensen, ank. Hamburg 28./11. — Frumentia, Andersen, ank. Aarhus 28./11. — Boscia, Skovgaard, ank. Cardiff 17./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Leith 28./11.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Hull 24./11. — Brattingsborg, Sørensen, ank. Newport 24./11. — Flynderborg, Palm, afg. Libau 26./11. til Newcastle. — Fredensborg, Fischer, afg. Methil 29./11. til Fairwater. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Cardiff 1./12. til Genua. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Lübeck 25./11. — Kronborg, Jensen, afg. Hueiva 10./11. til New York. — Rosenborg, Schultz, afg. Petersborg 25./11. til Rouen. — Skanderborg, Jensen, afg. Bilbao 30./11. til Rotterdam. — Stegelborg, Lund, afg. Windau 29./11. til Boness. — Stjerneborg, Lund, afg. Emden 30./11. til Newport. — Søborg, Hansen, afg. Huelva 20./11. til Königsberg. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 1./12.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Cete 25./11. — Klampenborg, Winther, ank. Kjøbenhavn 29./11. — Marselisborg, Larsen, ank. Antwerpen 22./11. — Silkeborg, Pedersen, ank. Königsberg 20./11. — Skodsborg, Agerlin, ank. Huelva 23./11. — Tuborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Ulfborg, Møllerup, afg. Petersborg 25./11. til Terneuzen. — Vordingborg, Palsbo, afg. Riga 28./11. til Ghent.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Esbjerg 30./11. til Methil. — Dansborg, Kühl, afg. Danzig 28./11. til Liverpool. — Jøgersborg, Larsen, ank. Stettin 1./12. — Kullundborg, Nielsen, afg. Windau 25./11. til Rotterdam. — Taarnborg, Matzen, afg. Burntisland 28./11. til Rouen.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Petersborg 26./11. til Barrow.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Odense 27./11.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Lissabon 29./11.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Methil 1./12. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Windau 22./11.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Windau 27./11. til London.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofoed, ank. Pillau 30./11.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, ank. Swinemünde 25./11. — Otto Rud, Hauch, ank. Hartlepool 29./11. — Ove Gjedde, Jans, ank. Grimsby 29./11.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, afg. Hamburg 1./12. til Grimsby. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 24./11. til Antwerpen. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 14./11. — Nivingsston, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 1./12. — Washington, Nielsen, ank. Hull 28./11.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Gabe, ank. Antwerpen 30./11. — Siam, Cortsen, pass. Perim 28./11. til Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 27./11. til Suez. — Cathay, Kruuse, afg. Port Said 16./11. til Glasgow. — Chumpon, Hansen-

Raun, afg. Antwerpen 19./11. til Port Said. — St. Croix, Jensen, pass. Perim 25./11. til Calicut. — Bandon, Thomsen, afg. Port Sudan 27./11. til Penang. — Pangan, Knudsen, afg. Colombo 21./11. til Suez. — Samui, Licht, ank. London 27./11. — Bintang, Juul-Hansen, afg. Funchal 6./11. til Capetown. — Cambodia, Christensen, ank. Suez 30./11.

Vestindisk Afd. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 28./11. til Paramaribo. — St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 27./11.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Holtenau 29./11. — Energi, Jensen, ank. Svendborg 30./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. Tyne 29./11. — Helene, Sørensen, ank. Kalundborg 29./11. — Agnete, Sommeisen, ank. Karrebæksminde 1./12. — Hermia, Hansen, afg. Königsberg 27./11. — Aliee, Schultz, ank. Randers 28./11.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Rotterdam 30./11. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 1./12. til Korsør. — Rimfaxe, Faber, ank. Lübeck 30./11. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Libau 29./11.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Hull 29./11. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Riga 30./11. — Martha, Christensen, ank. Monaco 30./11. — Elua, Ratje, ank. Tappert 24./11. — Therese, Pedersen, ank. Methil 29./11. — Simone, Møller, ank. Seaham 29./11. — Jeanne, Løffler, afg. Mo 29./11. — Vern, Rissø, ank. Granton 28./11. — Daisy, Lagesen, ank. Søderhamn 28./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 22./11. — London, Bom, afg. Stettin 30./11. til Burntisland. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 1./12. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Ymuiden 1./12. til Blyth.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Oran 1./12. — Roma, v. Thun, afg. Korsør 30./11. til Libau.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Helsingør 29./11. for Gefle. — Nelly, Clausen, ank. Gefle 7./11. — Fanny, Eriksen, pass. Kjøbenhavn 30./11. for Honfleur. — Lilly, Nielsen, afg. Nantes 30./11. til Poena. — Alexy, Lorentzen, afg. Trångsund 29./11. til Sörnäis. — Dagny, Sørensen, ank. Ostende 26./11. — Mary, Bang, ank. Memel 1./12.

Thura. H. A. Hansen, Hansen, ank. Lovisa 26./11.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kjøbenhavn 26./11. — Freja, Nielsen, afg. Riga 1./12. til Malmö. — Vera, Thing, afg. Methil 30./11. til Königsberg.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, ank. Cadiz 26./11.

Rønne. John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 23./11. — Marie, Larsen, ank. Llanely 23./11. — Veset, Kofoed, ank. Pillau 24./11. — Gudmund, Petersen, ank. Travemünde 25./11. — Ausgar, Møller, ank. Hull 25./11. — Sigurd, Kofoed, ank. Varberg 26./11.

Svendborg. Kristian, Jørgensen, ank. Britton Ferry 26./11. — Ellen, Andersen, ank. Charlestown C. 26./11. — Doris, Kobke, ank. Sunderland 27./11. — Jason, Hansen, ank. Charlestown C. 26./11. — Ragnhild, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 26./11. — Marie, Andersen, ank. Heiligenhafen 27./11. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 27./11. — Merkur, Lund, ank. Kristiania 26./11. — Ludvig, Jørgensen, ank. Lissabon 26./11. — Ane, Jørgensen, ank. Fowey 27./11. — Valdemar, Andreasen, ank. Fowey 27./11. — Vera, Jensen, ank. Fowey 27./11. — Severine, Jensen, ank. Stralsund 25./11. — Niels, Larsen, ank. Fiske 24./11. — Rota, Rasmussen, ank. Rodvig 25./11. — Delos, Andersen, ank. Cherbourg 25./11. — Minerva, Følgsgang, ank. St. Waast 26./11. — Nanna, Madsen, ank. Littlehampton 27./11. — Fyn, Mouritzen, ank. Kristiania 28./11. — Primula, Carlsson, ank. Cornic 28./11. — Brødrene, Jørgensen, ank. Kristiansand 29./11. — Flora, Sørensen, ank. Thorsø 29./11. — Meta, Møller, ank. Horsens 29./11. — Ruth, Falentin, ank. Seaham 29./11. — Zampa, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 29./11.

Æra. Niels, Caspersen, ank. Sunderland 28./11. — Ruth, Nielsen, ank. Cadix 28./11. — Bertha, Madsen, ank. Swinemünde 29./11. — Solon, Rasmussen, ank. Halmstad 29./11. — Merkur, Christensen, afg. Quimper 27./11. til Swansea. — Bien, Petersen, ank. Aarhus 29./11. — Ceres, Bager, ank. Blyth 29./11. — Svip, Jensen, ank. Odense 29./11. — Adele Koch, ank. Kjøbenhavn 29./11. — Alf, Rasmussen, ank. Libau 29./11. — Fredensborg, Kisby, ank. Swansea 30./11. — Arietis, Andersen, ank. Libau 30./11. — Proven, Schmidt, ank. Covakry 29./11. — Emanuel, Bager, ank. Grangemouth 29./11. — Ellen, Lauritzen, ank. Göteborg 30./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 3. December 1909. — Hjem for Somandsenker. — Isbryder og efterfølgende Skibe. — Hurtige Sejlskibsrejser. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreklædning.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Router og Uteøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre. — „Hansa“ Lsøsehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale Amaliegade 30. Loddemaskiner

Kompasser komplet, sidste Model.

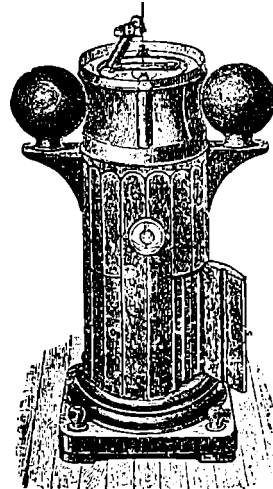
Kompasser af eget fabrikat komplet efter Lord Kelvins Princip.

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.



at 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. Kikkerter m. m. Reparationer udføres.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhava. Telefon-Nr. 42

„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 ondeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 94.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 7. December 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slænger 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.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovierteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«



Skibshypothekbanken
Filiat af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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“.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 1735.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegne 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.

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,** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Skibshypothekbanker** **Prioritetslaan i Skibe**
paa favorable Vilkaar

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

opnager sig Nybygning og Reparation 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.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

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 Skrueraksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuüm, 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.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenalager. 1103

Alt Skibsarbejde udføres Lille strandstræde 3.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Anker og Køder haves til Salg

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.



Forstædernes Brandstøtteri

Prima Rugbrød til Skibsproviantering.

Telefon 4922

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekræm- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Telf. 102

Telf. 102

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,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Gløsefert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

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. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1796. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter

de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

Officielle Bekendtgørelser.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Fyrskibet „Graandyb“ forladt sin Station. Nordsoen.

Fyrskibet „Graandyb“ har forladt sin Station.

Det vil snarest mulig blive udlagt igen.

Marineministeriets Admiralitets Departement, den 4. December 1939.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Skallingen Fyr slukket. Fyrskibene i Nordsoen ikke paa Station.

Skallingen Fyr er beskadiget og slukket.

Fyrskibene „Horns-Rev“, „Vyl“ og „Graandyb“ er ikke paa Station.

Marineministeriets Admiralitets Departement, den 6. December 1909.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prover og Priser.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Kjøbenhavns

Navigationssskole

er flyttet til

Ny Toldbodgade 3

Hj. af Set. Annæ Plads

Telf.: Palæ 123 x.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Kursus Novbr.—April saavel for Befarne som for Begyndere. 30 Kr. maanedlig for Ophold og Undervisning. Nærmere ved Henvendelse til

Vilh. Rasch,

Forstander.

BLOM & Co.

Norrköping.

Shipbrokers.

Telegramadresse: „Blom“.

HELGE STABELL

Skibsinjører

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.

Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr. „Bjorch-Jensen“.

Telefon 2862.

Overretsdøm.

(Afsagt den 18. Oktober 1909).

En ved et Skibs Forlis omkommen Sømands Enke, der af Danske Skibsrederees gensidige Forsikringsforening for Søfolk i Henhold til Kendelse af Arbejderforsikrings-Raadet havde faaet tillagt et vist Beløb, og som derefter ved Henvendelse til Rederiet for det fremmede Skib, der havde løbet det danske Skib i Sænk, havde faaet tillagt et større Beløb som Erstatning fra dette, er bleven tilpligtet at tilbagebetale Forsikringsforeningen det af samme udbetalte Beløb.

Den 20. Juni 1906 blev det danske Skib, 3/m. Skonnert »Bertha« af Esbjerg i Kanalen mellem Dover og Calais løbet i Sænk af det amerikanske Dampskib »American«. Ved denne Lejlighed omkom med Undtagelse af én Mand hele Skibets Besætning, deriblandt den Mand, der, da Skonnertens Kapltajn tidligere paa Skibets Rejse var afgaaet ved Døden, fungerede som Fører af dette. Som Følge heraf blev der den 15. September s. A. i Henhold til § 19 i Lov om Søfolks Ulykkesforsikring af Arbejderforsikrings-Raadet tilkendt Enken efter denne Mand, Nikoline Jørgensen, et Beløb af 2.800 Kr., hvilket Beløb den 18. s. M. blev udbetalt hende af nævnte Raad, efter at det var indbetalt til samme af Danske Skibsrederees gensidige Forsikringsforening for Søfolk.

Den 26. Januar 1907 henvendte Enken sig til den danske Generalkonsul i New York med Anmodning om hans Bistand til i Anledning af Paasejlingen at erholde Erstatning for Tab af Forsorger hos »American«s Rederi. Petroleumsselskabet Standard Oil Co. Generalkonsulen svarede imødekommende og lovede sin Hjælp. Den 26. Februar s. A. henvendte Danske Skibsrederees gensidige Forsikringsforening for Søfolk sig til Udenrigsministeriet og forhandlede om Muligheden af at gøre Erstatningskrav gældende mod »American«s Rederi og fremsendte derpaa den 28. s. M. en Fuldmagt for den danske Generalkonsul i New York til at repræsentere Foreningen overfor Rederiet. — Der indlededes derefter Forhandlinger mellem Udenrigsministeriet og fornævnte Generalkonsul, hvorunder denne gjorde gældende, at kun de Afdødes Efterladte med Udsigt til heldigt Resultat kunde gøre Krav gældende for de amerikanske Domstole mod Rederiet, derimod ikke Forsikringsforeningen, da denne efter amerikansk Ret ikke under en saadan Sag kunde optræde som Sagsøger; han mente derfor alene at maatte optræde paa de Efterlevendes Vegne, idet han henviste til, at Forsikringsforeningen altid kunde sikre sig sin Ret til at erholde indbetalt det til dets Krav svarende Beløb, naar dette fremsendtes til Udenrigsministeriet.

Generalkonsulens Virksomhed resulterede i en mindelig Ordning med Rederiet, hvorefter dette udbetalte et Beløb, der blev fordelt blandt de Efterlevende, saaledes at der tilkom Enken efter Jørgensen Kr. 5.667.41. Dette Beløb fremsendtes til Udenrigsministeriet den 7. November 1907, og den 8. s. M. sendte Generalkonsulen Enken Underretning herom.

Under Hensyn til at der af fornævnte Forsikringsforening overfor Udenrigsministeriet var rejst Krav om Dækning for den af Foreningen til Enken udbetalte Erstatningssum 2.800 Kr., oversendte Udenrigsministeriet Beløbet til Indenrigsministeriet med Anmodning om at foretage det fornødne med Hensyn til Afgørelsen af Mellemværendet mellem de Paagældende og Forsikringsforeningen. Efterat dette Ministerium havde indhentet en Erklæring fra Arbejderforsikrings-Raadet, hvori dette tilraadede, at der af den Enke tilkommende Erstatning fradrog 2.800 Kr., der vilde være at udbetale til for-

nævnte Forsikringsforening, forespurgte Indenrigsministeriet i Overensstemmelse hermed Enken, om hun kunde gaa ind herpaa, og da dette besvaredes benægtende, udbetalte Indenrigsministeriet hende Kr. 5.667.41 med Fradrag af 2.800 Kr. eller Kr. 2.867.41 med Renter heraf fra den 15. Januar 1908 eller ialt Kr. 2.900.86, idet det tilføjedes, at Beløbet Kr. 2.800 vilde blive tilbageholdt, indtil Enken havde tilvejebragt retslig Afgørelse for sin Berettigelse hertil. I Henhold hertil har hun derefter paastaet Indenrigsministeriet kendt pligtigt at betale hende de fornævnte Kr. 2.800 med Renter.

Indenrigsministeriet har erkendt at ligge inde med det paastævnte Beløb Kr. 2.800, men har under Anbringende af, at det var bekendt med, at fornævnte Forsikringsforening, for hvem det har denuncieret Lis, havde udbetalt Enken et tilsvarende Beløb og gjort Paastand paa at være berettiget til at faa dette refunderet af det hende af det amerikanske Rederi indrømmede Erstatningsbeløb, paastaet at have været berettiget til at nægte at udbetale Beløbet, med mindre hun skaffede retslig Afgørelse for sin Berettigelse dertil. Idet det derhos har gjort gældende, at hendes Krav er ubeføjet som stridende mod Analogien af § 41 i Lov om Søfolks Ulykkesforsikring, har det principalt paastaet sig pure frifundet, subsidiært mod at udbetale det paastævnte Beløb uden Renter eller i alt Fald ikke med højere Rente end den, det selv har oppebaaret, nemlig Sparekasserente 3½ p.Ct. p. a.

Danske Skibsrederees gensidige Forsikringsforening for Søfolk har givet Mode under Sagen og sluttet sig til Indenrigsministeriets Paastand om Frifindelse.

Parterne er enig om, at Spørgsmaalets Afgørelse maa bero paa en Fortolkning af § 41 i fornævnte Lov Nr. 54 af 1. April 1905*).

Medens Enken nu har paastaet, at der i den fornævnte Lovbestemmelse ikke indeholdes Hjemmel for Forsikringsforeningen til at gøre Krav paa noget af det af hende ved Retsfølgning i Amerika af det derværende Rederi opnaaede Beløb, har Forsikringsforeningen gjort gældende, at Lovbestemmelsen vel ikke er direkte anvendelig paa det foreliggende Tilfælde, men at det vilde stride mod dens Aand og Hensigt, om Enken efter at have modtaget Erstatning i Henhold til Loven skulde være berettiget til at beholde hele den af hende gennem Generalkonsulen opnaaede yderligere Erstatning. Forsikringsforeningen har i saa Henseende nærmere anført, at En-

*) § 41 i den omhandlede Lov lyder saaledes:

Naar en forsikringsberettiget eller hans efterladte have stillet Krav paa eller modtaget Pengebeløb i Henhold til denne Lovs Bestemmelser, har han eller de dermed givet Afkald paa samtidig eller senere at kunne rejse Retskrav mod Arbejdsgiveren eller andre i Henhold til de gældende Regler om Ansvar for retsstridig Skadetilføjeelse. Naar paa den anden Side en tilskadekommen eller den omkomnes efterladte have rejst Retskrav inod Arbejdsgiveren eller andre i Henhold til de nævnte Regler, skal han eller de ikke samtidig kunne paabe- raabe sig nærværende Lov eller paakalde Raadets Afgørelse, ej heller senere, medmindre Raadet, efter at have gjort sig bekendt med Retsagens Enkeltheder, paa fremsat Andragende deri indvilliger.

For saa vidt Raadet, naar Sagen er bragt for dette, finder Anledning til skriftlig at meddele vedkommende tilskadekomne eller den omkomnes efterladte, at han eller de efter Raadets Mening med Feje ville kunne søge Arbejdsgiveren eller andre i Henhold til den øvrige Lovgivning, skal derimod en derefter indledt og paadømt Rets sag ikke være nogen Hindring for, at de paagældende senere kunne rejse Krav efter nærværende Lov, saafremt de ved deres Sagsman ikke maatte have opnaaet et Erstatningsbeløb, som naar eller overstiger det Beløb, Raadet i sin Tid tilkendte den eller de paagældende i Følge denne Lovs Afsnit 2. Klageren bliver der i saa Fald at meddele fri Proces ved Raadets Foranstaltning.

ken ved at modtage et Pengebeløb af Arbejderforsikrings-Raadet i Følge fornævnte Lovregel derved har givet Afkald paa senere at rejse Retskrav mod det amerikanske Rederi og derfor overhovedet har været uberettiget til at gøre dette, med mindre hun forud havde truffet en Overenskomst derom med Forsikringsforeningen, ved hvilken der da vilde være bleven taget det fornødne Forbehold med Hensyn til Foreningens Krav paa Refusion. Naar det alligevel er lykkedes hende overfor det amerikanske Rederi at gennemføre et Krav om Erstatning, skyldes det kun den Omstændighed, at Lovens Virkninger ikke strækker sig ud over Landets Grænser, men heraf paastaas ogsaa Følgen at maatte blive, at hun, idet hun derved har opnaaet et større Beløb, end Loven hjemler hende, maa være pliglig at tilbagebetale et Beløb, svarende til den hende af Forsikringsforeningen ydede Erstatning.

Og dernæst har denne gjort gældende, at Loven, naar man sammenholder Bestemmelserne i den anførte Paragrafs 1. og 2. Stykke, fører til, at den Erstatningsberettigede eller hans Efterladte, naar de i Henhold til Reglerne om Ansvar for retsstridig Skadetilføjelse har erholdt en Erstatning, der er ligesaa stor som den, de kunde have erholdt efter Ulykkesforsikringsloven, er udelukket fra at gøre Krav paa Udbetaling i Henhold til Loven, hvoraf følger, at den Forsikringsforening, der skulde have udbetalt Erstatning i Henhold til Ulykkesforsikringsloven, fritages for Kravene efter Loven, hvilket atter maa føre til, at de Erstatningsberettigede, naar de i Stedet for at holde sig til den efter Reglerne om skadegørende Handlinger Ansvarlige i Medfør af Loven holder sig til Forsikringsforeningen, maa betragtes som havende opgivet deres Ret mod den skadegørende til Fordel for Forsikringsforeningen, saaledes at denne omvendt ved at udbetale Erstatningen i Følge Loven maa betragtes som værende succederet i de Erstatningsberettigedes Krav mod den Skadegørende, i alt Fald forsaavidt angaar det af den udbetalte Erstatningsbeløb, hvilket atter i nærværende Tilfælde skulde føre til, at Forsikringsforeningen maatte være berettiget til et Beløb af den af Enken fra det amerikanske Rederi opbeaarne Erstatningssum, svarende til den af Foreningen udbetalte Erstatning.

Da Arbejderforsikrings-Raadets Kendelse af 15. September 1906 under Hensyn til Indholdet af § 41 i den oftnævnte Lov maa antages at være afsagt under den Forudsætning, at Enken ikke senere mod andre rejste retslige Krav paa Erstatning for det Tab, som hun havde lidt ved at miste sin Forsorger og gennemførte dette, hvilket hun burde have været klar over, samt da denne Forudsætning er bristet ved hendes senere Handlinger, findes den fornævnte Forsikringsforening at have Krav paa Refusion af de hende ved Kendelsen tilkendte, hende af Forsikringsforeningen gennem Forsikrings-Raadet udbetalte Kr. 2.800. Som Følge heraf vil Indenrigsministeriets Frifindelsepaastand være at tage til Følge. — Sagens Omkostninger vil efter Omstændighederne være at ophæve.

I Anledning af ovenstaaende Dom har vi modtaget følgende:

Hv or er det dog muligt?

Efter at man har læst ovenstaaende Rets sag og Dom, vil vistnok ethvert humant tænkende Menneske istemme ovenstaaende Udraab.

Det har længe været mig klart, at Loven om Søfolks Ulykkesforsikring i mange Henseender ikke er heldig i sin nuværende Affattelse, idet Forsikringen er tvungen, medens der alligevel i mange Tilfælde ingen Forpligtelse er overfor den Forsikrede, saaledes f. Eks. i Tilfælde hvor den Forsikrede omkommer og ikke efterlader sig direkte Arvinger. Da en stor Del af Mandskaberne om Bord i Skibe ikke er Familiefædre, saa hænder det derfor ofte, hvor der er Tale om Soulykker med Tab af Men-

neskeliv, at der intet bliver at udbetale efter den Forsikredes Død. Det synes urimeligt, at ikke Forældre, Søsken eller andre Slægtninge skulde kunne være berettiget til at modtage Forsikringssummen efter den Forulykkede, der dog har været tvungen forsikret.

Men ved Afsigelsen af ovenstaaende Dom, har Forsikringsforeningen for Søfolk faaet knæsat et nyt Synspunkt og erhvervet sig endnu en Fordel. Hele Maaden, hvorpaa denne Fordel er opnaaet, maa forekomme enhver humant tænkende stødende, for ikke at bruge kraftigere Udtryk.

Man tvinger Enken til at anlægge Sag mod Indenrigsministeriet for at komme i Besiddelse af et Beløb, der i Følge velvillig Overenskomst med det fremmede Rederi, hvis Skib har forvoldt Ulykken, er tilslaaet hende, skønt det ikke er godt at indse, hvad Indenrigsministeriet har med dette at gøre. Det naturligste vilde vel dog have været, at Udenrigsministeriet udbetale Enken det Beløb, som det maa »antages«, at Rederiet kun har tillænt hende, og saa lod Forsikringsforeningen for Søfolk selv om at søge Dækning hos Enken, dersom den mente at have noget tilgode hos hende.

Ogsaa Dommens Begrundelse, — »hvilket hun burde have været klar over« — denne fattige, sorgende Enke, der havde mistet sin Forsorger, hun burde være klar over, hvad Forsikringsforeningen havde undladt, nemlig at reservere sig Ret til Refusion af Forsikringssummen, dersom hun søgte og fik Erstatning andetsteds fra. Man kunde lige saa godt have »antaget« at Forsikringsforeningen ikke havde i Sinde at søge Dækning hos Enken, selv om hun opnaaede saadan Erstatning, da Foreningen ikke havde anført noget derom.

Den Fremgangsmaade, som Forsikringsforeningen for Søfolk her har anvendt, er da heller ikke almindelig, tværtimod, hvilket følgende Eksempel kan bevise:

For et Par Aar siden indtraf der en Ulykke ved Havnen her under Losning af en Damper, hvorved to Arbejdere tilsatte Livet. De var begge forsikrede, og der blev tilslaaet Enkerne den fulde Forsikringssum, 3,200 Kr. hver, men desuden tilstod Dampskibsselskabet hver af Enkerne et lignende Beløb; derfor gjorde Forsikrings-selskabet dog ikke Krav paa, at faa den udbetalte Forsikringssum refunderet, skønt der maaske ogsaa her kunde »antages« haade det ene og det andet. Dette var humant, og Grundlaget for alle tvungne Ulykkesforsikringslove maa være Humanitet, men Lands over- samt Hof- og Stadsrettens Dom i den her omhandlede Sag kan ikke kaldes human, skønt den maaske nok kan begrundes juridisk.

Naar den paagældende Lov en Gang skal revideres, thi det skal den vel, saa vel som en stor Mængde andre af de senere Aars Love, saa haaber jeg, at de, der skal nyde godt af Lovene, maa blive repræsenteret af dygtige Mænd med human Tankegang.

Aarhus, i November 1909.

H. Hygom.
thv. Skibsfører.

Naar den ærede Indsender i ovenstaaende Indlæg anfører, at Forældre, Søsken eller andre Slægtninge af en ved et Ulykkestilfælde omkommen Sømand intet erhoder af Ulykkesforsikringen og tilføjer, at det synes urimeligt, at saadanne Paarørende ikke er berettiget til at modtage Forsikringssummen efter den Forulykkede, da denne dog har været tvungen forsikret, saa vil vi tillade os at henvise til en meget oplysende Artikel af Hr. Kontorchef Aage Sørensen, som findes i dette Blads Nr. 6 for 22. Januar d. A. Kontorchefen gør heri gældende, at Præmien for Forsikringen netop er fastsat under Hensyn til, at en Del af de omkomne Sømand ikke efterlader sig erstatningsberettigede Personer. Skulde der udbetales Erstatning i alle Dødstilfælde, vilde Præmien blive meget

højere. I Aarene 1906 og 1907 vilde Rederne f. Eks. være kommet til at udrede en Præmie, der var flere Gange større end den, der faktisk udbetaltes, hvis Forsikringssum skulde have været udbetalt i alle Tilfælde.

Hvad angaar de Betragtninger, som den ærede Indsender anstiller over den ovenfor anførte Dom, da kan vi i det væsentlige slutte os til dem. Man skulde synes at Skadevolderen, uanset at Skadelidte har opnaaet en Erstatning fra Ulykkesforsikringens Side, der maa forekomme enhver snare ringe, af egen fri Vilje eller efter Anmodning fra den Skadelidte maatte kunne supplere Skadeserstatningen med et hvilket som helst Beløb, uden at Ulykkesforsikringen kunde indblande sig i den Sag. At denne derimod eventuelt kan søge Dækning hos Skadevolderen for sit Tab er kun rimeligt. Det oplyses jo imidlertid, at den i Følge amerikansk Lovgivning, i det her nævnte Tilfælde ikke kunde det.

Det vilde være af Interesse at vide, om Ulykkesforsikringen maaske endog kunde have tvunget Enken til, imod hendes eget Ønske, at sagsøge Skadevolderen for ved hendes Hjælp at opnaa en Erstatning, som uden den ikke kunde naas.

Red.

Kjøbenhavn, d. 7. December 1909.

Direktør i Det forenede Dampskibsselskab John Larsen er afgaaet ved Døden i en Alder af kun 38 Aar. Endnu i Lørdags var Direktør Larsen paa sit Kontor men følte sig utilpas og maatte tage hjem. Tilstanden forværredes hurtig, og Mandag Morgen højste Skibene i Havnen Flagene paa halv Stang som Tegn paa, at John Larsen i Nattens Løb var afgaaet ved Døden.

Med John Larsen har Det forenede Dampskibsselskab mistet en sympatetisk og højtbevoget Personlighed, til hvem der med Rette var knyttet betydelige Forventninger.

Lastelinien. Følgende Meddelelse til Redere og Førere af britiske og ikke britiske Skibe er, i Følge "Shipp. Gaz.", udsendt af Board of Trade:

Redere og Førere af Skibe, som ønskes forsynet med Lastelinemærke, underrettes om, at Board of Trade har bemyndiget Lloyds Register of British and Foreign Shipping, The British Committee of Bureau Veritas og British Corporation for the Survey and Registry of Shipping til, paa dets Vegne at anbringe Lastelinemærker haade paa klassificerede og uklassificerede Skibe. Redere og Førere af britiske eller ikke britiske Skibe kan derfor, angaaende Anbringelse af Lastelinemærke, henvende sig enten til et af de nævnte tre Selskaber eller til Board of Trade. Betalingen vil i ethvert Tilfælde være:

Skibenes Brutto Tonnage	Klassificerede Skibe			Uklassificerede Skibe		
	£	sh.	d.	£	sh.	d.
Under 300 Tons	1	1	0	2	2	0
300 Tons op til 1,000 Tons	2	2	0	3	3	0
1,000 " " - 2,000 "	3	3	0	5	5	0
2,000 " " - 3,000 "	4	4	0	6	6	0
3,000 " " - 4,000 "	5	5	0	8	8	0
4,000 og derover	6	6	0	10	10	0

Afgiften for uklassificerede Sejlskibe af Træ, som ikke har været hugget ud for Besigtelse, er den samme som for klassificerede Skibe.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening meddeler:

I Følge en Beretning fra Board of Trade, der har været forelagt det engelske Parlament, og som Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har gjort Foreningen bekendt med, er der i England i Tidsrummet fra den 1. Juli 1908 til 30 Juni 1909 ikke stoppet et eneste dansk Sejlskib.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 4. December:

Svenske Farvande.

Sundsvall. Sundsvallfjorden isfri. Alnösund svær Fastis, Skibsfarten lukket for Sejlskibe. Klingerfjorden: Skibsfarten lukket for Sejlskibe. Nordre Løb isfrit til Sörvik.

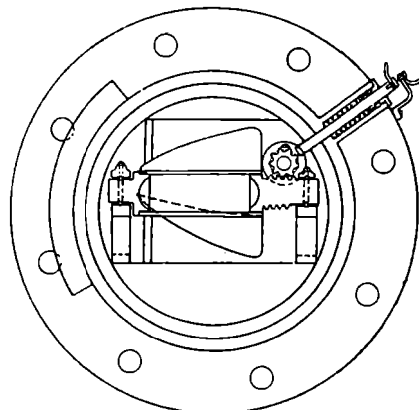
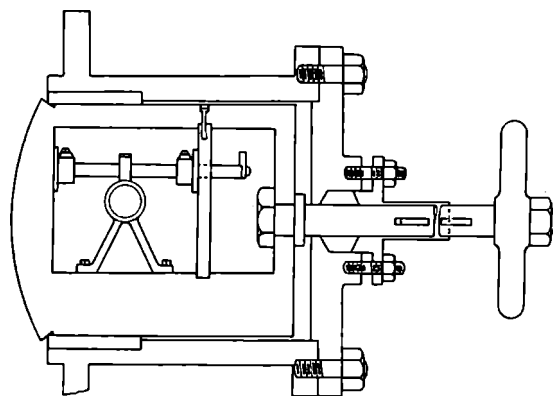
Hudiksvall. Mangler.

Gefle. Is i Løbene til Gefle og Harnäs. Gefle lukket for Sejlskibe.

Strömsstad. Idefjorden Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

En ny Log.

Fra Hr. Maskinmester Martin Hansen af Kjøbenhavn har vi modtaget nedenstaaende Tegninger, der viser et Længde- og Tværsnit af en af ham opfundne Log. paa hvilken han har udtaget Patenter i flere Lande. Selve Loggen har Lighed med den almindelig kendte Log, men det ny ved Opfindelsen bestaar i, at den anbringes paa Skibssiden omtrent ved Kimningen i Højde med Søforbindelserne paa et let tilgængeligt Sted, hvor den i sin Yderstilling rager c. 4½ Tomme frem, og at den ved Hjælp af elektriske Ledninger kan sættes i Forbindelse med Urværker anbragt paa forskellige Steder i Skibet f. Eks. i Styrehuset, i Kaptajnens Kahyt, i Maskinrummet eller andre Steder, hvor man maatte ønske at kunne aflæse Skibets Fart.



Loggepropellen, der er anbragt i et forskydeligt og drejeligt Hus, kan enten sættes i eller ud af Berøring med det forbi Skibet strømmende Vand. Det ydre Hus har Form som en Soventil og fastgøres til Skibssiden ligesom denne. Skal Loggen bruges, skydes Propellen ved Hjælp af en Spindel og et Haandtag ud i sin yderste Stilling, og Skibets Fart gennem Vandet vil da dreje Propellen, hvis Bevægelse overføres igennem Snække og Snækkeshjul til en Kontakt, der skiftevis slutter og afbryder den elektriske Strøm, der bevæger Urværkerne. Disse kan anbringes hvorsomhelst i Skibet. Efter Brugen trækkes Huset med Propellen ind og et Ventilsåede lukker da vandtæt, saaledes at Eftersyn kan finde Sted. En Rist anbringes i Huset foran Propellen for at hindre Tang eller lignende i at trænge ind; ligeledes kan Huset med Propellen drejes 180°, saaledes at Vandet strømmer den modsatte Vej igennem og derved frigør mulig opsamlede Urenheder. Alle de bevægende Dele gaar paa Kugler og smøres stadig af Vandet.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet, har det eneste Lyspunkt i sidste Uge været Befragtning af 4—5 Byglaster, hvoraf enkelte op til 400 Tons fra danske Øhavne dels til Norge og dels til England eller Kontinentet. Det øvrige sejlbare Omraade i Tyskland, Sverig og Østnorge har været og er saa godt som tomt for Laster, saa at der ikke gøres Forretninger paa disse Havne, og den større Part af Sejlerne lægger op efter endt Rejse. Tilbud af Trælaster for det kommende Aar er i Modsætning til tidligere Tider kun meget faa og de noterede Rater saa lave, at man tør forvente, at Rederne refuserer disse Tilbud, som ikke kan give Udbytte.

I Returfragter Vest fra er der ikke væsentlig Forandring særlig for de mindre Fartøjer, medens det er lidt vanskeligere at faa Laster fra 300 til 400 Tons. I øvrigt er Raterne uforandrede, ligesom Kultornen paa flere skotske Pladser, særlig Bridgeness, er ret lang.

For de mindre Skibes Vedkommende frembyder Fragtmarkedet ingen synderlige Forandringer. Tyskland kan vel endnu optage Tonnage, men med den fremrykkede Aarstid er det ogsaa fra visse Pladser forbunden med Risiko at slutte; Konigsberg maa saaledes nu betragtes som lukket for Sejlere, i hvert Fald for Træskibe. Danzig har sluttet til omkring 6 M., men udbyder for Tiden intel. Stralsund gennemførte for Havre 5½, 5¾ og 6 M., Greifswald 6 M. samt for Hvede 5 M. til Sundhavn, ligesom Barth aller sluttede 5½ M. for Rug; men forøvrigt er Behovet fra disse tre Pladser til Dels dækket. Rostock er ikke saa lidt livligere og noterer ogsaa noget højere Rater, saaledes for Havre 5 M. Danmark, Sundhavn, 5½ M. Sydsverig; ogsaa de holstenske Pladser har en Del Kornladninger til gennemgaaende fastere Rater. Sverig har vedblivende kun faa Stenlaster til Kiel, Flensborg, Hamburg fra Karlshamn og Karlskrona samt fra Lysekil, og hvad angaar Danmark, da er Provinserne meget flove, og kun faa Kornlaster kommer frem. Kjøbenhavn er heller ikke bedre; der sluttedes derfra Oljekager til Rostock 2¾ M., Hvede til Randers 14 Øre samt fra ventende Dampere Hvede til Svendborg 10½ Øre.

Havarier og Forlis.

Peter Berg, Dpsk., ankom d. 2. ds. hertil fra Petersborg for at forsyne sig med Kul. Skibet, der var paa Rejsen til Rotterdam, havde været paa Grund udfor Kronstadt, hvor det kom flod, efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord.

Edele, Skonnert af Struer, der, som meddelt, kom paa Grund paa Rødsand, er bragt flod af Svitzers og ind til Gjedser. Skibet er læk og Ladningen, Godningskalk, er beskadiget.

Mediana, Dpsk., der har været paa Grund ved Nordre Rose, er bragt flod af Svitzers og har, efter Dykkerundersøgelse og efter at have genindtaget sin oplosede Trælast, fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet, Rotterdam.

Alhion, finsk Skonnert af Nystad, er d. 4. ds. grundstødt ved Saltholm. Skibet, der var paa Rejsen til Spanien med Trælast, har Assistance af Svitzers.

Hvalen, Dæksbaad af Marstal, er d. 4. ds. strandet paa Lyø. Mandskabet er reddet.

Dagny, 3/m. Skonnert af Svendborg, er indkommen til Frederikshavn med betydelig ovenbords Skade; Anker og Kæde er tabt.

Svanen, Skonnerthrig af Marstal, der grundstødte ved Nordskov, er bragt flod af Svitzers og ind til Vejle.

Garihaldi, 3/m. Skonnert af Thuro, er paa Rejsen fra London til Anbena med en Ladning Oljekager, strandet ved Sæby. Mandskabet er reddet.

Strathearn, 3/m. Skonnert af Larvik, er paa Rejsen fra Skotland til Hadsund med en Ladning Kul strandet ved Sæby og sunket. Mandskabet er reddet.

Inger, Fiskekutter af Grenaa, er d. 3. ds. strandet udfor Grenaa Havn og er Vrag. Mandskabet er reddet.

Nordlyset, Galease af Aalborg, kom d. 3. ds. i Drift og grundstødte i Limfjorden.

Hydra, 3/m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen til Trelleborg indkommet til Hals med Tab af Sejl.

Vyl, Fyrskib, er i Stormen d. 3. ds. gaaet i Drift og strandet ved Nymindegab. Hele Besætningen er reddet undtagen én Mand, der trods Kaptajneus Forbud var gaaet op paa Dækket, hvor han blev skyllet over Bord.

Fredericia, 4. December. (Ritz. Bur.) Skonnerten »Anna« af Aarhus, paa Rejse fra Samsø til Sønderborg med Kartoller, der laa for Anker i Møllebugten, kom i Drift under Stormen og strandede. Man mener, at Skibet er tæt, og antager, at det vil kunne komme flod ved indtrædende Højvaude.

Esbjerg, 4. December. (Ritz. Bur.) Fyrskibet »Horns Rev« er blevet paasejlet. Dampere »Nordsøen« afgaar i Aften til Assistance.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Enceforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936

Eneste Specialitets-Værksted for
Cocos-Trosser i alle Dimensioner
Første Klasses Varer. Billigste Priser.
G. Funders Tov- & Rebslageri
Telefon 427. Vejle. Telefon 427.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibs fører fordelagtigst i
A. Chr. Bertelsens
Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning
Telefon 249. Vesteraa. Telefon 249.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Gullfport 7./11. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Tripoli 2./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Beyrouth 3./12. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 14./11. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Cardiff 27./11. til Cevita Vecchia. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Riga 18./11. til Neapel. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Riga 1./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Papenburg 26./11. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Libau 29./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 4./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Petersborg 23./11. til Antwerpen. — Newa, Dahl, ank. Haiffa 24./11.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Terneuzen 5./12. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Fahrwasser 28./11. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Antwerpen 4./12. — Alfred Hage, Møller, afg. Wismar 5./12. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Hull 1./11. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Antwerpen 3./12. — G. Koch, Jørgensen, afg. Mo 1./12. — Hans Tavsén, Klaaborg, afg. Ghent 5./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Korsør 5./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Antwerpen 4./12. til Libau. — London, Bom, afg. Stettin 30./11. til Burntisland. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 1./12. til Boness. — Berlin, Krogh, ank. Sfax 1./12.

Mercur. Wion, Boeck Hansen, ank. Malmö 30./11. — Roma, v. Thun, ank. Libau 2./12. — Bryssel, Koas, ank. Blyth 3./12.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Gefle 3./12. — Nelly, Clausen, afg. Gefle 4./12. til Dublin. — Fanny, Eriksen, pass. Helsingør 30./11. for Houffeur. — Lilly, Nielsen, afg. Nantes, 1./12. til Poveña. — Alexy, Lorentzen, ank. Sörnäs 2./12. — Dagny, Sørensen, ank. Osteude 26./11. — Mary, Bang, ank. Riga 4./12.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Rotterdam 2./12. — Russia, Poulsen, afg. Grangemouth 2./12. — Carl Hecksher, Starck, ank. Reval 30./11. — Dania, Pedersen, ank. Filadelfia 26./11. — Normannia, Eriksen, afg. Cardiff 29./11. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 23./11. — Canadia, Jespersen, afg. Benisaf 3./12. — Livonia, Skov, afg. Burntisland 30./11.

Østerseen. Cimbria, Poulsen, ank. Galveston 30./11. — Patria, Larsen, ank. Antwerpen 10./11. — Gratia, Sørensen, ank. La Pallize 30./11. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 30./11.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Emden 28./11. — Gallia, Nielsen, ank. Swinemünde 4./12. — Calodonia, Storm Hansen, ank. Riga 4./12. — Sarmatia, Petersen, afg. Oran 23./11. — Kotonia, Rasmussen, ank. Algier 28./11.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Memel 28./11. — Grauarria, Nielsen, ank. Filadelfia 2./12. — Carbonia, Mathiasen, ank. Libau 4./12. — Estonia, Winckler, ank. Genua 27./11.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Kotka 3./12. — Selandia, Troensegaard, afg. Windau 3./12. — Seecalia, Jensen, ank. Hamburg 28./11. — Frumentia, Andersen, afg. Aarhus 4./12. — Boscia, Skovgaard, ank. Cardiff 17./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Leith 1./12.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Hull 4./12. til Kjøbenhavn. — Brattingsborg, Suenson, afg. Newport 3./12. til Spezia. — Flynderborg, Andersen, ank. Newcastle 2./12. — Fredensborg, Fischer, ank. Neufahrwasser 5./12. — Frederiksborg, Sørensen, afg. Cardiff 1./12. til Genua. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Lübeck 2./12. til Windau. — Kronborg, Jensen, ank. New York 3./12. — Rosenborg, Schultz, afg. Petersborg 25./11. til Rouen. — Skanderborg, Jensen, afg. Bilbao 30./11. til Rotterdam. — Stegelborg, Lund, afg. Windau 29./11. til Boness. — Stjerneborg, Lund, afg. Emden 30./11. til Newport. — Soborg, Hansen, ank. Königsberg 1./12. — Uranienborg, Jensen, ank. Kjøbenhavn 30./11.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Cetta 2./12. til Bougie. — Klampenborg, Winther, afg. Kjøbenhavn 2./12. til Libau. — Marselisborg, Larsen, afg. Antwerpen 3./12. til Tyne. — Silkeborg, Pedersen, ank. Königsberg 20./11. — Skodsborg, Agerlin, afg. Huerva 3./12. til Königsberg. — Tuborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Ulfborg, Møller, afg. Petersborg 25./11. til Terneuzen. — Vordingborg, Palsbo, afg. Riga 28./11. til Ghent.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Methil 3./12. — Dansborg, Rhode, ank. Liverpool 5./12. — Jøgersborg, Larsen, ank. Stettin 1./12. — Kallundborg, Nielsen, ank. Rotterdam 2./12. — Taarnborg, Larsen, ank. Rouen 2./12.

Heneborg. Honeborg, Christensen, afg. Petersborg 26./11. til Barrow.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grovø, afg. Odense 4./12. til Windau.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Lissabon 29./11.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Methil 1./12. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. London 3./12.

Harvet. Fyen, Andersen, afg. Windau 27./11. til London.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Koføed, ank. Königsberg 2./12.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Grimsby 5./12. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 24./11. til Antwerpen. — Newton, Andersen, ank. Antwerpen 14./11. — Nivingston, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 30./11. — Washington, Nielsen, ank. Hull 28./11.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, afg. Stettin 2./12. til Liverpool. — Otto Rud, Hansen, afg. West Hartlepool 2./12. til Kjøbenhavn. — Ove Gjedde, Jans, ank. Hamburg 4./12.

Ærs. Erindring, Nielsen, ank. Blyth 30./11. — Emanuel, Svane, ank. Boness 2./12.

Torm. Sara, Jensen, afg. Tyne 2./12. — Helene, Sørensen, ank. Kalundborg 29./11. — Agnete, Sonnichsen, ank. Karrebæksminde 1./12. — Hermia, Hansen, ank. Antwerpen 3./12. — Alice, Schultz, afg. Randers 4./12.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. New Orleans 20./11. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Duncker 2./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Frederikshavn 28./11. — Urania, Clausen, ank. Riga 24./11. — Svend, Schmidt, ank. Harstad 27./11.

Nordseen. Nordland, Møller, afg. Burntisland 2./12. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Terneuzen 2./12. — England, Andersen, ank. Esbjerg 3./12. — Holland, Poulsen, afg. Karrebæksminde 30./11. — Rusland, Madsen, afg. Methil 2./12.

International Dampskibs- & Bjergnings Co. Annette Fnrness, Larsen, afg. Tyne 2./12.

Europa. Europa, Hansen, afg. Aarhus 3./12. — Tyskland, Danstrup, ank. Windau 28./11. — Belgien, Nielsen, pass. Redeu 29./11.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Antwerpen 27./11.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kjøbenhavn 3./12. til Stavanger. — Freja, Nielsen, afg. Riga 30./11. til Malmö. — Vera, Thing, afg. Methil 30./11. til Königsberg.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Rotterdam 30./11. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 1./12. til Korsør. — Rimfaxe, Faber, ank. Lübeck 30./11. — Schach Støenberg, Theilland, afg. Libau 3./12. til Hartlepool.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Nørre Sundby 28./11. — Allan, Nielsen, er ank. Aarhus.

Nykjøbing M. Nykjøbing, Liehmann, afg. Boness 2./12. til Logstor.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Hull 4./12. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Riga 30./11. — Martha, Christensen, ank. Manaco 30./11. — Elua, Ratje, afg. Tayport 2./12. — Therese, Pedersen, ank. Methil 29./11. — Simone, Møller, afg. Seaham 2./12. — Jeanne, Løffler, afg. Mo 29./11. — Vera, Risø, ank. Granton 8./11. — Daisy, Lagesen, ank. Soderhamn 28./11.

Thore. Perwie, Egidiusen, ank. Vaag 1./12. — Sterling, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 3./12. til Reykjavik.

Sejlskibe.

Ærs. Emilie, Friis, ank. Fredericia 30./11. — Castor, Albertsen, ank. Pillau 30./11. — Nathalie, Eriksen, ank. Setubal 30./11. — Yrsa, Albertsen, ank. Setubal 30./11. — J. Koføed, Andersen, ank. St. Ybes 30./11. — Marie, Petersen, ank. Augustenborg 1./12. — Hekla, Hermausen, ank. Cimbrishavn 1./11. — Forældres Minde, Christensen, ank. Melilla 1./11. — Harris, Thorsteinson, ank. Burntisland 3./12. — Lauritz, Folmer, ank. Kristiansand 2./12. — Hamlet, Rasmussen, ank. Lissabon 2./12. f. O. — Apollo, Albertsen, ank. Malmö 2./12. — Genius, Bastrup, ank. Drobak 2./12. — Villi, Knudsen, ank. Dysart 2./12. — Mars, Stegmann, ank. Kiel 2./12. — Rigmor, Petersen, ank. Kjøbenhavn 3./12. — Th. Lohse, Boye, ank. Bagenkop 3./12. — Gloria, Fabricius, ank. Korsør 3./12. — Johanne, Østermann, ank. Lissabon 3./12. — Herkules, Bager, ank. Kjøbenhavn 3./12. — Mariane, Andersen, ank. Kjøbenhavn 3./12. — Abba, Petersen, ank. Frederikshavn 3./12. — S. L. Weber, Hansen, ank. Stubbekjøbing 3./12. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 4./12. — M. Hay, Petersen, ank. Kjøge 3./12. — Heimdal, Eriksen, ank. Portland 27./11. p. R. t. Rio Grande.

INDHOLD:

Overrettsdom. — Kjøbenhavn, d. 7. December 1909. — En ny Log. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**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 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.



faas hos de fleste af Landets
**Skibs- og
Provianteringshandlere**

Jacob Holm,
Renne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

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.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor.“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

Tigr.: „Hansencor.“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redreförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkrietensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stovedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn. St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditorer.

Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmströmer.“

Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 60. Telegramadr. Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel
Lager af alle Skibsrekvisitter

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)

Skibsmægler.

Telegr.-Adr.: „Ballcon.“

„Lagerqvist.“

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,846.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gauge 10 Gauge 26 Gauge 52 Gauge 104 Gauge	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 95.

Kjøbenhavn, Fredag den 10. December 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
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.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovieringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionær.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«



Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner til Jærn-, Staal- og Trækrebunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	--	---	---	------------------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Piiial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegr.-Adresse: 170 Kjøbenhavn.
And. D. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 426. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.
Skibsproviering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
— Priskurant gratis og franko. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

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.

Berg & Larsen
 John Martin Niason
 Skibsproviantering
 Lager af Manila- og Hampfougværk.
Nyhavn 53.
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

Læge **H. C. Lund.**
**Hud- og
 Kønssygdomme,**
 Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
 Træffes 12-2, 4-6 Aften. Søndag 10-11.
 Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-8.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
 Københ. C. Telf. H. 1728.

LUC. MULDER
 Schiffswerft
 Martenshoek gamle Hoogezeand, Holland
 empfiehlt sich zum Neubau
 aller Arten Stählerne Schiffe
 als Schoner, Ewer-Galeassen
 Jachten, Schuten, Motor, Bote-
 Tjalken, Leichter. s. w.

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.

God Skibshandel til Salg.
 God Levevej.
 Min Ejendom, hvori jeg i 43 Aar har drevet Urtekram-
 og Skibshandel, ønskes paa Grund af Alder solgt til en drittig
 Fagmand eller Skibsfører med nødvendig Kapital. Købesum
 27,000 Kr. Henvendelse til
N. W. Peschardt
 Vejle.

Odense Exportslagteri
 leverer bedste og billigste
Konserves til Skibsproviant
 Varenne tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes
 Forlang Prislister eller Tilbud.
 Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 456 & 500.

LYSEKIL MOTORSPIL
 for Sejlfartøjer til Losning og Last-
 ning etc. Stærke, driftsikre og billige.
 Manøvrerer som Dampspil. Tilvirkes
 af de bedste svenske Materialer ved
 Lysekils msk. Verkstads A/B.
 (Skandinaviens største Skibs- og
 Baadmotorfabrik)
INGENIØR HELGE STABELL
 Hobrogade 10. København B.
 Tlf. Øbro 1938x. Tigr.-Adr. Skibstabel.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.
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“.

NESTLÉ'S MELK
 Aarlang erfaring for godhed og holdbarhed.
 Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.
 NEW YORK STEMPFABR. VANIA

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæst-
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
 Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Odense Skibsværft
 Telf. 984. ved N. Koføed. Telf. 984.
 Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
 Reparationer. Skibssmedle.

S. Sørensen & Søn
 Skibs- og Baadebyggeri
 Aalborg
 anbefaler sig med alt til Fagat behørende
 Reel og billig Betjening garanteres.

Stenfiskerbaad
 billig til Salg gennem
 M. Ohlsson, Gråtorødergatan 13,
 Ma.mö.

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørjes.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok
 H. V. Buhl & Co. A/S
 Frederikshavn
 Nybygning af Staal- og Træskibe:
 Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0"
 16'—0" Dybde over Blokkene
Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.
 Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
 Carlholtermann, Kjøbenhavn.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVN
AL SLAGS STØBEGODS
 SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG

CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER
LUDVIG BRØNNUM
 TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 95

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
 Søfartsafdeling.
 Laboratorium: Bopæl:
 Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
 Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Marine-Sugegas-Motoren
 billigste og sikreste Drivkraft.
 Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse
Forlang Tilbud.
 A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
 Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.
 Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasmotor og Petroleumsmotorer.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 4. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Fra Ministeriet for Handel og Søfart forelaa Skrivelse med Udkast til Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe m. m. Sagen henvises til Forretningsudvalgets Afgørelse.

2. Fra Ministeriet for Handel og Søfart forelaa Skrivelse med Udkast, indeholdende de Regler, der formentlig vil blive godkendte i England og Frankrig for de i Bekendtgørelse af 29. September d. A. forlangte Redningsbaade. Sagen henvises til Forretningsudvalgets Afgørelse.

3. Fra Ministeriet for Handel og Søfart forelaa Skrivelse angaaende Statskontrol med fremmede Fiske- og Fangstfartøjer samt Transportskibe, flydende Tranekogier og andre Hjælpefartøjer for Fiske- og Fangstexpeditioner i norske Havne. En foreløbig Erklæring afgaves til Ministeriet.

4. Fra Ministeriet for Handel og Søfart forelaa Skrivelse med Aktstykker vedrørende hollandsk Lovgivning om Lastelinie m. m. Det besluttedes at lade Sagen cirkulere blandt Medlemmerne.

5. Fra Ministeriet for Handel og Søfart forelaa Skrivelse med Program for russiske Isbryderes Virksomhed i Vinteren 1909—10. Genpart er tilstillet Rederiforeningerne.

6. Fra Ministeriet for Handel og Søfart forelaa Skrivelse om Reglement for Sejlsadsen i Suezkanalen, hvilket Reglement er tilstillet Dansk Dampskibsrederiforening.

Erhvervslivet og Ministeriet for Handel og Søfart.

Fra den nylig afgaaede Minister for Handel og Søfart, Hr. Johan Hansen, har vi modtaget en Pjece, der gengiver et Foredrag, som Hr. Johan Hansen har holdt i Handels- og Kontoristforeningen her i Kjøbenhavn. Vi gengiver her Pjecens Indhold paa et lille Afsnit nær, som omhandler Grosserer-Societetets Komité's Forhold til Dagbladet »Børsen«. Foredraget lyder saaledes:

»Naar jeg, som Danmarks første Minister for Handel og Søfart, føler mig foranlediget til at henvende mig til Offentligheden, og navnlig til mine Kolleger i Handels- og Søfartsvædenen, er dette for i Korthed at fremsætte nogle Tanker, der muligvis kan være af Interesse for Erhvervslivets fremtidige Stilling til det nyoprettede Ministerium. At min Virksomhed blev kortere, end jeg havde haabet, beklager jeg, thi det vil sikkert indrømmes, at et Aar er løvlig lidt til at skabe et nyt Ministerium fra Grunden, ordne og fastslaa Forretningsgangen med de andre Ministerier, der selvfølgelig nøje vaager over, at der ikke gøres Indgreb i deres Rettigheder; men, skønt min Virksomhed som Minister kun blev saa kort, har jeg dog gennem en Række af Aars Arbejde i Handelens og Skibsfartens ledende Organisationer samlet nogen Erfaring, og da min Deltagelse i det offentlige Liv for Frem-

tiden vil blive meget ringe, søger jeg ogsaa af den Grund nogen Beregtigelse til nu at udtale mig.

At jeg vedblivende vil følge Samarbejdet mellem Erhvervslivet og det Ministerium, hvis første Skridt jeg har ledet med den største Interesse, behøver jeg næppe at tilføje.

Da jeg paatog mig den Opgave at grundlægge det ny Ministerium, hørte jeg Udtalelser fra forskellig Side, som: »Det er saamænd ligeegyldigt, om De bærer Dem ad som en Engel, De skal nok faa Kærligheden at føle og lignende. Naa, Kritik var jeg nu forberedt paa, men at den netop skulde komme fra den Kant, hvor jeg mødte den i en saa personlig Form, havde jeg ikke ventet. Jeg maatte unægtelig sande det gamle Ord: »Bevar mig for mine Venner, mine Fjender skal jeg nok selv tage mig af«.

Da jeg blev valgt til Minister som upolitisk Fagminister og udgaaet direkte fra Erhvervslivet, mente jeg, at min fornemste Opgave maatte være straks at erklære mig som upolitisk Fagminister, saavidt muligt haade indenfor Regeringen og i begge Tingene at søge at hævde denne Stilling og saavidt som foreneligt med min personlige Opfattelse gøre mig til Talsmand for de Ønsker, der næredes af Erhvervslivet.

Jeg har af bedste Evne forsøgt at føre dette igennem i den korte Tid, jeg var i Funktion, jeg har i saa godt som alle Sager konfereret med Erhvervslivets Repræsentanter, har fulgt deres Indstillinger og taget de Prygl, som i enkelte Tilfælde har været en Følge deraf, med nogenlunde Sindsro. At jeg til Tider havde ventet nogen mere direkte Støtte fra den Side, vil jeg ikke nægte.

En indflydelsesrig Landsmand, som lever i Ulandet, har fortalt mig, at han kom paa Kjøbenhavns Børs kort efter, at Ministeriet var oprettet. Fra forskellige Sider hørte han Udtalelser som: »Naa, nu skal vi se, hvordan Ministeren klarer den« og »Tror De ogsaa, at han er den rette Mand« osv., hvortil han svarede: »Mine herrer, nu har De faaet, hvad De har bedt om i saa mange Aar, nu har De Pinedød at staa bagved Deres Minister, om han saa ikke gør andet end Dumheder, ellers er De ikke modne til at have en Minister«. Selv om man nu ikke kan gaa slet saa langt, saa tror jeg dog, at der er en hel Del Sandhed deri, som man gør vel i at skrive sig bag Øret for Fremtidens Skyld.

Jeg fastholder stadig min Opfattelse, at Handelsministeren bør saavidt mulig vedblive at være Fagminister. Dermed mener jeg ikke og har aldrig ment, at han ikke maa have en politisk Overbevisning eller have Sæde i et af Tingene, men udelukkende, at han i første Række skal være Fagmand, skal vælges ud fra den Forudsætning og gøre sig gældende som saadan. Det vil falde ham saameget lettere, som de fleste af de Forslag, der kan tænkes at fremkomme fra Handelsministeren, vil være uden politisk Betydning, og Handelsstanden vil i Længden gavnes, ved at Offentligheden faar den begrundede Opfattelse, at man ønsker en Sag ført frem, fordi den er af Betydning for Erhvervslivet og ikke med nogen Bagtanke om at skabe Vanskeligheder for et eller andet Parti eller en eller anden Regering.

Naar jeg selv søgte Valg i Helsingorkredsen, var dette af to Grunde. Dels fordi jeg under den fortvivlede politiske Situation fik indtrængende Opfordring baade fra Venstre og Højre i Helsingør om at lade mig opstille, da man ikke kunde finde nogen Kandidat, og jeg mente som varm Forsvarsvæn at burde bidrage mit til, at dette gamle Stridsspørgsmaal om Forsvarssagen blev løst paa tilfredsstillende Maade, dels endelig fordi jeg saa hvor faa Mænd fra Erhvervslivet, der havde Sæde i Folketinget, og jeg baabede, hvis jeg opnaaede Valg, at kunne gavne min Siand som menigt Medlem af Tinget, selv om jeg skulde gaa af som Minister. At Resultatet af Valgene blev et andet, end jeg havde haabet, og at den trufne Ordning om Forsvarssagen ikke tilfredsstiller mig, er en

* De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Sag for sig; men som Situationen *den Gang forelaa*, mente jeg at gøre min Pligt, uagtet jeg godt indsaa, at jeg i nogen Maade brød med de Principer, som jeg havde gjort mig til Talsmand for. Jeg har imidlertid i min offentlige Virksomhed søgt at sætte det mere vigtige over det mindre vigtige, og for mig var der paa det daværende Tidspunkt kun *et Hensyn* at tage, for hvilket alle andre naatte vige, nemlig Hensynet til den umaadelige Fordel, det vilde være for Landet, at faa en klar Afgørelse af Forsvarssagen igennem et Valg, som bragte et Flertal for de Partier, der ønskede den løst paa Basis af Regeringens Forslag. Resultatet blev imidlertid for mig og mange andre en Skuffelse, og har jeg taget Fejl ved at stille mig til Valg, har jeg ingen anden Undskyldning, end at jeg troede at gøre min Pligt i dette Tilfælde.

En væsentlig Grund, hvorfor Fagministeren bør gaa forud for den politiske Minister, er ikke mindst den *Serstilling*, som Handelsministeren har faaet som *raadgivende* overfor de andre Ministerier, hvilken netop er begrundet deri, at saa mange Omraader, som sorterer under de andre Ministerier, er af den aller største Betydning for Handel og Søfart. Jeg nævner i Flæng Post, Telegraf, Telefon og Toldvæsenet, Konsulatsbesættelserne, Lods- og Fyrvæsenet, Nationalbanken, Sparekasserne, Trafik- og Havnevæsenet osv., alle Omraader, hvor Erhvervslivet er stærkt interesseret, men som ikke alle kan tages fra de andre Ministerier uden i al for høj Grad at gribe ind i de bestaaende Forhold. Er Handelsministeren ikke Fagmand, vil det falde ham vanskeligt at gribe ind i rette Øjeblik og udøve den rette Kritik, enten medens eventuelle Lovforslag forberedes i de andre Ministerier, eller naar disse drøftes i Ministerraad, thi det er givet, at her maa han personlig kunne skønne, da han ikke kan æske Erhvervslivets Mening om Forslag, som er under Forberedelse i andre Ministerier, og udsætte sine Kolleger for offentlig Kritik af et Spørgsmaal, som endnu ikke er afgjort.

Hvad nu selve Ministeriets Oprettelse og Berettigelsen for Erhvervslivet til at have sin egen Repræsentant indenfor Regeringen angaar, da kunde det maaske synes nogenlunde overflødigt at drøfte dette Emne nu, da Handelsstanden har faaet et mangeaarigt Krav opfyldt, og Ministeriet er et *fait accompli*, men da Grosserer Pesecke-Køedt i sin sidste Bog om *Komiteens Forklaring af Handelsbalancen* har helliget dette Spørgsmaal nogle overlegne Bemærkninger, frister det mig til et kort Gemæle, saa meget mere som jeg har hørt lignende, om end ikke ganske de samme Argumenter fra anden Side. Jeg maa iøvrigt tilstaa, at jeg sjældent har læst et Indlæg i en Sag, der er i den Grad blottet for Logik, som Hr. Køedts smaa, fire Sider om Handelsministeriet. Hr. K. appellerer som sædvanlig til tænkende Læsere; jeg beder de samme tænkende Læsere om at undersøge, hvorvidt de kan finde Logiken; jeg har forgæves søgt den alvorlige Mening i de ganske ensidige Betragtninger.

Efter først at have udtalt, at det nu som for hundrede Aar siden er tvivlsomt, hvorvidt et Handelsministerium overhovedet er i Stand til *at gøre nævneværdig Nytte*, og efter at have afleveret en Række vel turnerede Spydheder og Morsomheder, gaar Hr. Køedt dog over til at indrømme, at det er *hævet over enhver Tvivl*, at mange tilsyneladende gode Grunde kan anføres i Favør af et Handelsministerium, og konkluderer i, at han dog kan tænke sig Muligheden af et levedygtigt Ministerium paa følgende Betingelser:

1. En demokratisk Omformning af Handelsstandens ledende Organisationer.
2. Forretningsmænds Deltagelse i Rigsdagsgerningen.
3. En Samling af Handelsstandens spredte Stemmer om merkantilt uddannede Rigsdagskandidater.
4. Byernes Anerkendelse af, at Bønderne har naaet deres politiske Magtstilling gennem en ihærdig Delta-

gelse i det offentlige Liv i Forbindelse med et enestaaende dygtigt, fagligt Samfundsarbejde.

Se det lader sig da høre, og jeg erklærer mig paa Forhaand ganske enig med Hr. Køedts Konklusion og tilsiger ham min bedste Støtte, hvis han vil stille sig i Spidsen for en saadan Bevægelse. Der er sikkert mange, som vil slutte sig dertil, men jeg synes kun ikke, at den Vej, som Hr. K. selv følger, leder mod Maalet. I Stedet for ved enhver Lejlighed at latterliggøre Handelsstandens Arbejde, burde han selv — efter det betydelige Arbejde, som han har præsteret i det offentlige Liv — med sine rige Evner gaa i Spidsen for en Samling af Handelsstanden, og ikke, fordi han er saglig uenig med Grosserer-Societetets Komité paa enkelte Punkter, indskrænke sig til i skarpe og haanende Ord at hudflette dets Arbejde.

Jeg er enig med Hr. K. om, at den nuværende Ordning indenfor Handelsstanden har overlevet sig selv, at Forretningslivet maa deltage i Rigsdagsarbejdet og derigennem støtte Handelsministerens Arbejde, men saa maa de Mænd, som har Evner og Lyst dertil, tage fat og søge at oparbejde en Stemmning for, at vi kan faa de nuværende Forhold forandrede. Der bliver mangen, gammel Fordom at overvinde, og mange, gamle Mure at bryde ned, hvis det skal lykkes, men min korte Deltagelse i Rigsdagsarbejdet og i Samarbejdet med Organisationerne har, i Modsetning til Hr. Køedt, givet mig den Overbevisning, at et Handelsministerium allerede nu er til stor Nytte for Erhvervslivet, og i Fremtiden under ændrede Forhold vil blive en uundværlig Støtte.

Handelsstanden er i høj Grad konservativ og har ikke let ved at tænke sig en Forandring. Man nærer en uvilkaarlig Frygt for, at der skal blive rokket ved de gamle Privilegier, eller at der skal ske nogen Indskrænkning i dens fri Ret til selv at ordne sine egne Forhold. Der er saavist ingen, som paatænker noget saadant, men det maa ikke glemmes, at det her drejer sig om to forskellige Ting, nemlig *Handelsstandens Ret til paa det bestaaende Grundlag frit at ordne sine egne Anliggender*, og dens *Forhold til Lovgivningsmagten*. Hvad det første angaar, da siger dei sig selv, at man til det yderste bør holde paa, at der ikke sker nogen Indskrænkning i det bestaaende, og derom er vistnok alle enige, men med Hensyn til det sidste kan det ikke nytte at skjule, at Forholdet er forandret i ikke ringe Grad siden Handelsministeriet blev oprettet.

Tidligere, da Erhvervslivets Interesser var delt imellem forskellige Ministerier, som ikke altid kunde have den rette Forstaaelse af disse, kunde der selvfølgelig være meget, som talte for, at man samledes fra Tid til anden, drøftede de større eller mindre Sager, som i den forløbne Tid var sat paa Dagsordenen i de forskellige Handelsforeninger, og vedtog endog til Tider ret kraftige Beslutninger for overfor Offentligheden og Myndighederne at vise, hvad man ønskede, og skabe en Stemmning for Sagen.

Nu er imidlertid Forholdene ændret, og Fremgangsmaaden bør være en anden, idet man har faaet det rette Forum i Handelsministeriet, som man tør gaa ud fra indtil videre vil være tilstrækkeligt sagkyndigt til at kunne følge de Bevægelser, som foregaar indenfor Erhvervslivet, og som, da det har Front til to Sider, vil være i Stand til at bedømme, om Tiden er moden til, at bestemte Krav kan gennemføres. Det er efter min Mening Kærnepunktet i det hele Spørgsmaal, thi hvad det gælder om er ikke, at der vedtages saa og saa mange Resolutioner, hvor der forlanges og kræves Dit og Dat, men at man gennem et nøje Samarbejde med Ministeriet baner Vej for de Sager, som man ønsker gennemført.

Det bliver Handelsministeren, som maa undersøge, hvorvidt Tiden er inde, og det bliver ham og ham alene — som med gode Grunde, gennem Forhandling med Partierne i Tingene, i Finansudvalget og paa anden Maade skal søge Kravene gennemført.

Paa hans Dygtighed og Diplomati beror det, om der skal komme Resultater ud af Samarbejdet, men derfor forekommer det mig ogsaa, at man nu, i Stedet for at samle Handelsstanden med flere Aars Mellemrum om enkelte, store Sager, bør samles langt hyppigere til saglig Drøftelse af de mange, forskelligartede Sager og ved hyppige Sammenkomster med Ministeren skabe fuld Klarhed over hvert enkelt Spørgsmaal.

Med andre Ord: *Handelskammer* i en eller anden Form. Det maa blive den nødvendige Følge af Handelsministeriets Oprettelse, og i det Udvalg, som i sin Tid ned-sattes om Handelskammersagen, efter at Spørgsmaalet paa Foranledning af mig og flere andre var rejst, gik man ogsaa ud fra, at først kom Kravet om et Handelsministerium og saa Handelskammeret. Jeg sluttede mig deril, uagtet jeg fandt, at den omvendte Orden havde været nok saa rigtig, og dette har jeg fundet bekræftet i min korte Ministertid. Da jeg gaar ud fra, at en Ordning i Retning af Handelskammer — hvad enten det nu bliver Handelsstanden alene, eller man tager Skibsfart og Industri med — vil komme før eller senere, vilde meget være vundet, hvis man straks ved Ministeriets Oprettelse kunde have paabegyndt Samarbejdet i den Form, som vilde blive den endelige.

Hvorledes en saadan Reorganisation skulde være, skal jeg senere kortelig berøre: jeg har allerede for nogle Aar siden i nogle Artikler i «Børsen» udtalt mig derom, og uagtet min Erfaring har lært mig, at helt, som jeg havde tænkt mig, lader det sig maaske næppe gennemføre, tror jeg dog, at Grundlaget maa blive nogenlunde som skitseret.

Man sige nu ikke, at dette skulde betyde, at Handelsstanden opgav noget af sin Selvstændighed, thi det er ikke rigtigt. Man maa kun regne med den Faktor, som man efter eget Ønske har skabt, og maa derfor loyalt søge Samarbejde med Ministeren og støtte ham.

Viser det sig, at han enten ikke kan eller ikke ønsker at støtte Handelsstanden paa et eller flere vigtige Punkter, ja, saa staar det dog endelig Organisationerne frit for at samles og slaa i Bordet for at skaffe sig Ørenlyd paa anden Maade, men saa maa man rigtignok, som Hr. Koedt siger, sørge for at have forskellige og formaende Talsmænd i de to Ting, thi ellers resulterer det hele let i tomme Demonstrationer eller Slag i Luften.

Nej, Enighed om et sagligt Samarbejde skal nok vise sig at være det Baand, som skal knytte Interesserne sammen og give Erhvervslivet noget af den Magt, som det nu maa undvære, men som det i Følge sin Betydning for hele Samfundet har Krav paa. Det er paa Tide, at Handelsstanden nu tager sig sammen og gør Skridtet fuldt ud, hvis ikke den Haandsrækning, som er givet ved Handelsministeriets Oprettelse, skal tabe i Betydning.

Vi maa sørge for en tilsvarende Forandring i Grosserer-Societetets Komité, Børsforholdene, Fondsbørsen og meget andet, som vedrører vore indre Anliggender, og vi bør sørge for, at Handelsstanden udadtil kommer til at gøre sig gældende i det offentlige Liv ved at støtte de Mænd, som har Evner og Lyst — og ikke mindst Mod — til at ofre sig for en saa utaknemlig Opgave. Har Handelsstanden ikke andet tilovers for dem end et Æsel-spark, saa fortjener den saavist heller ikke bedre Skæbne end den, der for Tiden bliver den til Del i det danske Folketing, hvor dens Indflydelse nærmest maa regnes lig med Nul.

(Sluttes.)

Frugtmarkedet.

At der i den forløbne Uge gennemgaaende ikke har været fragtet meget skyldes vistnok næppe nogen Svag-hed i de forskellige Markeder, navnlig ikke for Lang-farternes vedkommende, men snarere en vis Tilbage-

holdenhed fra Befragternes Side i Retning af at gaa ind paa Redernes Forlangender, idet de sidstnævnte har været ret fast stemt. Ingen af Markederne ligger svagere siden vor forrige Beretning, hvorimod enkelte af dem blev tvunget en ubetydelig Kende højere op, nemlig Sorte-havet, La Plata og tildels Østen. Fra Bahia Blanca sluttedes saaledes flere, store Baade til 15/ O. C. pr. ultimo Januar, medens Bombay sluttede til 18/9 Dødvægt, Basis én Lossehavn, prompt Lastning. Nordamerika fragter kun forholdsvis smaat, og navnlig fra Bomuldshavnene er der næsten ingen Forretning grundet paa de unormale Forhold paa Bomuldsmarkedet. I Middelhavet er der intet særligt bemærkelsesværdigt, og Østersøen har kun lidt at byde paa. Kornafskibningerne foregaar efter en særdeles begrænset Maalestok. Hvad Kulfrakterne angaar, da er de ikke i nogen Retning undergaaet nævneværdige Forandringer.

Spørgsmaal og Svar.

Tilsynet med Sejlskibe.

Fra Nyborg skrives til os d. 6. ds.:

Undertegnede tillader sig ærbødigt at bede Redaktionen besvare følgende Spørgsmaal:

Sp.: 1) Hvad forlanger Loven om Tilsyn med Sejlskibe, at der skal findes om Bord i Skibe af over 20 Tons?

2) Er alle Skibe over 20 Tons pligtige at underkaste sig Tilsynet, ogsaa de Skibe, som kun sejler i indenrigs Fart?

Da Tiden snart er inde, da Tilsynet skal til at arbejde, beder jeg Redaktionen besvare mig de nævnte Spørgsmaal saa hurtigt som muligt. En Besvarelse vil sikkert tjene til Oplysning og Besparelse for mange Skibsførere derved, at de i Tide kan sørge for at have alt om Bord til den Tid, Synet indfinder sig.

W. Iversen.
Skibsfører.

Sv. ad 1) Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14. Máj 1909 er, som bekendt, for de Afsnits Vedkommende, som indeholder Forskrifterne om Skibes Forsyning med Baade og Redningsmidler, allerede traadt i Kraft d. 1. Oktober, medens Loven iøvrigt træder i Kraft til Nytaar.

Hvad de opstillede Fordringer angaar, saa indeholdes disse — i Lighed med hvad Tilfældet er ved Dampskibstilsynet — dels i selve Loven dels i saakaldte »Bekendtgørelser«, der nærmere begrænser Omfanget af og gør Rede for Lovens Forskrifter.

Sejlskibstilsynsloven vil sikkert kunne faas gennem enhver Boghandel, men forøvrigt findes Lovforslaget offentliggjort, saaledes som dette saa ud ved Forelæggelsen i Rigsdagen, i *Dansk Søfartstidende* Nr. 25 af 30. Marts d. A., og som det vil erindres, medførte Rigsdagsbehandlingen kun meget faa og lidet betydelige Ændringer i Forslaget (jfr. Bladets Nr. 30 af 23. April). Nogen samlet »Bekendtgørelse«, indeholdende alle de nærmere Forskrifter, saaledes som disse fastsættes af Ministeriet i Henhold til den Myndighed, der ved Tilsynsloven er tillagt dette, foreligger endnu ikke; derimod har Ministeriet i August Maaned udsendt en Oversigt over de Fordringer, som kunde forventes opstillet med Hensyn til Sejlskibes Forsyning med Redningsbaade og Redningsredskaber (offentliggjort i *Dansk Søfartstidende* Nr. 61 af 13. August) samt under 29. September udstedt en »Bekendtgørelse angaaende Sejlfartøjers Forsyning med Redningsbaade og Redningsredskaber«.

For hele »Bekendtgørelsen« er udstedt af Ministeriet, vil en fuldstændig Besvarelse af Spørgsmaalet saaledes ikke kunne gives.

ad 2) Ja. — Lov om Tilsyn med Sejlskibe omfatter i Henhold til dennes § 1 »ethvert dansk Skib eller Døksfartøj, der farer fra eller mellem Havne og Steder i Kongeriget, og som til Fremdrivning eller andet Formaal ikke benytter Damp- eller anden Maskinkraft«.

Red.

Havarier og Forlis.

Nicoline, Skonnert af Marstal, er d. 4. ds. i Ballast strandet paa Nordnauhlage.

Alfred Hage, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 5. ds. for Udgaaende fra Wismar paa Grund ved Poel. Flot og har fortsat Rejsen.

Inca, Skonnert af Faaborg, er paa Rejsen fra Göteborg til Stralsund med Klidlast, indkommen til Skagen med Vand i Lasten.

Lotus, Skonnert af Dagø, har d. 5. ds. paa Rejsen fra Petersborg til Aarhus med en Ladning Oljekuger, paa Helsingør Red mistet Anker og Kæde og maatte indgaa til Helsingør.

Seierskransen, Skonnert af Marstal, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Leith til Heiligenhafen paa Grund ved Hirtsholm. Flot og indbragt til Frederikshavn meget læk.

Amanda, Galease af Eshjerg, kom under Stormen d. 8. ds. i Drift i Eshjerg Havn og tog betydelig Skade.

Rødkilde, Galease af Marstal, har i Eshjerg Havn under Stormen faaet betydeligt Havari.

Olga, Jagt, er strandet udfor Aarhus Gasværk.

Kismet, Kutter, kolliderede med Aarhus Nordmole under Stormen og fik megen Skade i Boven.

Maagen, Jagt, er grundstødt i Aarhus Bugt.

Jenny, Jagt, er strandet ved Aarhus. Hele Bagbordside er trykket ind.

Anna, Galease af Hamburg, er paa Rejsen fra Greifswald til Vejle med Hvedelast, i Stormen drevet paa Land paa Sydsiden af Eudelave og er fuld af Vand. Mandskabet er reddet.

Anna Elisabeth, Skonnert af Svendborg, er indkommen til Frederikshavn med Tab af Straakol efter Grundstødning ved Læsø. Wemyss Castle, Skonnert af Marstal, indkom d. 6. ds. til Frederikshavn med Tab af begge Ankere.

Vegn, Skonnert af Marstal, indkom d. 6. ds. til Frederikshavn med Tab af Sejl.

Caroline, Galease af Eekensund, kom d. 4. ds. paa Grund paa Skalo. Med Assistance af Fiskere fra Skalo og Fejø er Skibet atter bragt flot.

Dorthea, Kutter, ankom d. 6. ds. til Eshjerg med svær Skade og Tab af Sejl.

Graadyb, Fyrskib, fik under Stormen d. 4. ds. sprængt sine Kæder. Med smaa Sejl lykkedes det at holde Fartøjet ned mod Eshjerg Havn, hvor saa Inspektionsdpsk. »Nordsoen« tog det paa Slæb og indbragte det velholden til Eshjerg.

Horns Rev, Fyrskib, blev, som meddelt, paasejlet d. 4. ds. Paasejlingen skyldtes det engelske Fregatskib »Celtic Glen«, der under Havari og med Tab af Sejl var paa Slæb af en engl. Damp. »Horns Rev« er af Inspektionsdpsk. »Nordsoen« indbragt til Eshjerg med Skade paa Styrhordshov og med Tab af Boyspyd og opstaaende.

Karen, Kutter af Vindsby, er i Stormen drevet paa Land i Limfjorden.

Marie, Jagt, er i Stormen strandet ved Mariager.

Senator von Melle, Kutter. Besætningen fra dette Skib, 4 Mand, er i Nordsoen bjerget af Dpsk. »Nerma« af Eshjerg og landsat i Eshjerg. Kutteren maatte man lade drive.

Sigrid, Skonnert af Rudkjøbing, er paa Rejsen fra Göteborg til London med en Ladning tomme Flasker, indlobet til Frederikshavn d. 7. ds. læk og med 5 Fod Vand i Lasten. Løsser og reparerer i Frederikshavn.

Roska, Skonnert af Svendborg, er set drivende som Vrag med Nodflug oppe. Fra Smyge Fyr observerede man en vestgaaende Damp, der opholdt sig længe ved Vraget, og man antager derfor, at »Roska«s Besætning er bjerget. I Følge senere Meddelelse er »Roska«s Mandskab landsat i Reval; alt vel!

Tordenskjold, Dpsk., er d. 7. ds. med Kulladning kommet paa Grund i Taage paa Klæbhen. Flot ved egen Hjælp og indkommen til Struer.

Skjold, Dpsk. af Stavanger, er ankommet hertil fra Riga med Ruglast. Skibet har haft en meget haard Rejse og er læk i Forpeaken, ligesom der er trængt Vand ned i Lasten, i Maskinrum og Kalytter.

Garibaldi, 3/m. Skonnert af Thuro, der, som meddelt, strandede mellem Frederikshavn og Sæby er bragt flot af Svitzers og er indslæbt til Frederikshavn. Skibet er fuldt af Vand.

Rex, Dpsk. af Kragerø, er indkommet til Aalborg og rapporterer, at det d. 6. ds. paa 53° 37' N. Br. og 31° 27' V. Lgd. stødte mod et Vrag, dog uden at tage Skade.

Niobe, Dpsk. af Eshjerg, blev d. 6. ds. paa Rejsen fra Cuxhaven i Ballast til Sunderland, af Stormen drevet tilbage til Cuxhaven Red, hvor Skibet kom i Kollision med Damp »Helene Blumenfeld« af Hamburg, som var for indgaaende til Cuxhaven fra Newcastle. »Niobe« fik saa svær Skade, at den kort efter sank. Besætningen blev reddet. Om Skibet kan bjerget, vides endnu ikke. »Helene Blumenfeld« fik betydelig Skade, men kunde dog fortsætte til Hamburg.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hojede fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe. Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 6./12. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 2./12. hertil. — Algarve, Borries, ank. Pillau 8./12. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 7./12. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Newcastle 6./12. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 1./12. — Arkansas, Petersen, ank. Kristiania 6./12. — Arno, Strubberg, afg. Dartmouth 5./12. til Leghorn. — Aurora, Fischer, ank. Reval 7./12. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, pass. Holtenu 7./12. for Riga. Beira, Lange, afg. Riga 8./12. til Dunkerque. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 2./11. til Kristiansund. — Chr. Broberg, Mortensen, er afg. fra Reval til Dunkerque. — Christian IX, Holm, ank. London 6./12. — Dagmar, Bogvad, ank. Antwerpen 30./11. — Douro, Søberg, ank. Antwerpen 3./12. — Eshjerg, Struive, afg. herfra 8./12. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Hull 5./12. — Frederik, Andresen, ank. Pillau 6./12. — Garonne, Kromann, ank. hertil 5./12. — Georgios, I. Sørensen, ank. Libau 6./12. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 30./11. — Hengest, Munk, afg. herfra 7./12. til Riga. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Gibraltar 7./12. hertil. — Johanna, Simonsen, afg. Rotterdam 7./12. til Newcastle. — Kasan, Mikkelsen, ank. hertil 8./12. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 2./12. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Dunkerque 8./12. — Kursk, Gommessen, afg. Danzig 8./12. til Riga. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 7./12. for Hull. — Loire, Caignou, afg. La Rochelle 7./12. til Havre. — Louise, Kruse, ank. Napoli 8./12. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 5./12. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, afg. Salonica 7./12. til Rodosto. — Moskø, Müller, ank. Dunkerque 8./12. — Nicolaï II, Clauson Kans, ank. Antwerpen 4./12. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Riga 8./12. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Holtenu 8./12. hertil. — Omsk, afg. Hull 7./12. hertil. — Osear II, Hempel, ank. hertil 24./11. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Baltimore 23./11. til Glasgow. — Perm, Christensen, ank. Libau 2./12. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 7./12. for Antwerpen. — Saga, Wberg, afg. Lissabon 6./12. til Oporto. — Saxo, Gotthardt, afg. herfra 7./12. til Pillau. — Seine, Damp, afg. Riga 7./12. til Bordeaux. — Texas, Lissner, ank. hertil 3./12. — Thyra, Jørgensen, afg. Trondhjem 7./12. Syd part. — Tiber, Beech, ank. Valencia 8./12. — Tyr, Thanning, afg. herfra 7./12. til Windau. — United States, Wulff, ank. hertil 8./12. — Viking, Meyer, ank. Stettin 8./12. — Vendsyssel, afg. Riga 8./12. til Antwerpen. — Freya, ank. hertil 8./12. — Karin, afg. Manchester 6./12. til Liverpool. — Vadsø, Paulsen, afg. Stettin 3./12. til Manchester.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulfport 8./12. til River Plate. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Tripolis 6./12. til Philippeville. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Beyrouth 3./12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 3./12. til Civita Vecchia. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Cardiff 27./11. til Piræus. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Riga 18./11. til Neapel. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Riga 1./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Papenburg 26./11. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Libau 4./12. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 3./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Antwerpen 3./12. — Newa, Dahl, ank. Haifa 24./11.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. Frederikshavn 7./12. for Fraserburgh. — Nantick, N. Nielsen, ank. Newcastle 7./12. for Nordsoen, Skou, ank. Rouen 7./12. — Nexos, Basse, ank. Abo 7./12. — Gerda, Iversen, afg. Gibraltar 6./12. til Ipswich. — Ellen, Hansen, pass. Dartmouth 5./12. for Fenit. — Fylla Christensen, ank. Rouen 7./12. — Cito, Jepsen, ank. Antwerpen 3./12. — Napoli, Brinch, pass. Eastbourne 6./12. for Stege. — Dagmar, Mathiasen, ank. Hudiksvall 6./12. — Alfa, Lauritzen, pass. Deal 5./12. for Lorient. — Laura, Pedersen, pass. Skagen 7./12. for Kongsdall. — Nerma, Schiff, ank. Eshjerg 4./12. — Hebe, Gregersen, afg. Bandholm 7./12. til Sundsvall. — Inger, Sørensen, afg. Valencia 30./11. til Antwerpen. — Johanne, Thøgersen, afg. Kotka 30./11. til Preston. — Karla, Nielsen, ank. Hull 5./12.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Königsberg 28./11. — I. N. Madvig, Schjødt, ank. Reval 2./12. — Hamlet, Jørgensen, ank. Neufahrwasser 2./12. — Helge, Pii, afg. Reval 2./12. — Rolf, Reese, afg. London 4./12. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Riga 2./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Antwerpen 4./12. til Libau. — London, Bom, afg. Burntisland 8./12. til Swinemünde. — Paris, Tholander, ank. Bunn 4./12. — Bryssel, Kans, afg. Blyth 8./12. til Lübeck.

(Fortsattes Side 755.)

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), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retviseude, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2775. Fyr slukket. Skallingen. Graaby N. Nordseem. Storm og Højvande har beskadiget Skallingen Fyrhærb, saa at Fyret ikke kan tændes.

2776. Fyrskibene »Horns-Rev«, »Vyle« og »Graaby« ikke paa Station. Nordseem. Fyrskibet »Horns-Rev« er paasejlet og har forladt sin Station. Et andet Fyrskib, der viser samme Fyr og giver samme Taggesignal, vil om faa Dage blive udlagt paa Stationen. Dette Fyrskib er ikke forsynet med Radiotelegraf.

Fyrskibet »Vyle« har sprængt sin Førtøjning og er strandet ved Nyminde-Gab. Et andet Fyrskib vil snart muligt blive udlagt paa Stationen, dog vil dette næppe finde Sted i indevarende Maaned.

Fyrskibet »Graaby« har sprængt sin Førtøjning og er ikke paa Station. Fyrskibet kan ventes udlagt i Dag.

2777. Tønde bortrevet. Horns-Rev. Nordseem. Den hvide Stumtønde med 2 nedadvendte Koste-mærket »Horns-Rev«, er bortrevet, den vil saarest muligt atter blive udlagt.

2778. Dybde i Løb. Gaasholm-Løb. Thyborøn-Kanal. Nordseem. I Gaasholm-Løb er Dybden for Tiden i noget over den N-tige Halvdel c. 4 m i c. 47 m Bredde, i den øvrige Del 2. a 3 m i c. 31 m Bredde. Afmærkningen er for Tiden i Orden, dog kan enkelte af Prikkerne mangle, hvor Sandpuppen arbejder.

2779. Fyr tændt. Ønderdarnes. Breidifjorden. Island V.-Kyst. Paa Ønderdarnes er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser c. 24 Blink hver Minut. Flammens Højde: 9 m. Synsvide og Lysevne: c. 8 Sm. Graa. 2 m høj Fyrpæl. Fyret skjules S. for S. 30° V. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 64° 53' N. Br. 23° 59' V. Lgd.

Den nøjagtige Plads vil senere blive opgivet. (Kort Nr. 46. 55. 87. 114 og 147. Islandske Løds. Side 38. Fyr-Port. Nr. 555 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1751. København 1909.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2780. Fyr slukket. Stora Ekö. Ronneby SV. Sverrig. Fiskefyrene paa Stora Ekö er slukket. (Kort Nr. 160.)

*) 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.

2801. Tønder forandret Nummer. Urk. Zuidreez. I Førvandet til Urk har Spidsønderne Nr. 12 og Nr. 12 a, samt Kugletønde Nr. 13, nu henholdsvis Nr. 10, 11 og 12.

2802. Tønder inddraget. Zsegat van Texel. I Zsegat van Texel er de to røde Spidsønder ved Zuidwal, de to Skiver og Vagterne ved dem inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 845. 891 og 992. København 1909.)

2803. Fyrskibene »Terschellingerbank« og »Hauks« forladt Station. Indge Telegram fra »Ministerie van Marine« i Gravenshage har Fyrskibene »Terschellingerbank« og »Hauks« forladt deres Station. Der krydser Lødsfartøjer i Nærværelsen af Stationerne.

2804. Fyr til Forsøg. Hoek van Holland. Et rødt, fast Fyr tænkes en af de første Dage til Forsøg 3 m S. for det lave, forreste, røde, faste Ledefyr paa Noordwal, Oostdamm Bergbaven og i samme Højde som dette. Det lyser over 6°. Ved Lys- og Fløjtetønden uden for Nieuwe Rotterdamse Waterweg gaar Fyrflinten 20 m S.-ligere end den tidligere.

2805. Lystønde udlagt. Schelde, Belgien. I Schelde er Stumtønde Nr. 52 ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt Lys med Formærkelser. Lys 3 Sek., Mørke 7 Sek. 51° 19' N. Br. 4° 16' Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

2806. Fortøjtønde udlagt. Dover, England. En Fortøjtønde Nr. 2 er udlagt i Admiralty Harbour i Dover, 500 m N. 56° Ø. fra Fyret paa Prince of Wales Pier. 51° 7' N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.

2807. Lystønde flyttet. Southwest Shingles. Needles Channel, England S.-Kyst. Southwest Shingles Lystønde er flyttet c. 1 m Kbl V. hen, og ligger nu 9½ Kbl N. 85° V. fra Needles Fyr. 50° 39' N. Br. 1° 37' V. Lgd.

2808. Fyr tændt. Calif Sound. Orkney Islands. Paa V.-Kysten i Calif Sound, N. for Carriek Bay, er tændt et Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 8 m. Lys- og rødt over Carriek Bay, hvidt fra S. 53° Ø. til S. 58° Ø., grønt fra S. 58° Ø. gennem Ø. til N. 43° Ø. hvidt fra N. 43° Ø. til N. 36° Ø., rødt fra N. 36° Ø. til Land. 59° 14' 12" N. Br. 2° 45' 50" V. Lgd. (Kort Nr. 179.)

2809. Fyr tændt. Yell Sound, Shetland Isles. I Yell Sound, paa N.-Kysten af Firths Voe, er tændt et Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 12 m. Lys- og hvidt fra N. 7° Ø. til N. 16° Ø., grønt fra N. 16° Ø. til N. 70° Ø., hvidt fra N. 70° Ø. til N. 84° Ø., rødt fra N. 84° Ø. gennem Ø. til S. 21° Ø., hvidt fra S. 21° Ø. gennem S. til S. 66° Ø. 60° 27' 12" N. Br. 1° 10' 35" V. Lgd.

Paa V.-Siden af Ness of Sound er tændt et Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 19 m. Lys- og hvidt fra S. 49° Ø. til S. 6° Ø., grønt fra S. 6° Ø. gennem V. til N. 22° V. til N. 13° V., rødt fra N. 13° V. til Land. 60° 31' 25" N. Br. 1° 11' 5" V. Lgd. (Kort Nr. 179.)

2810. Tønde forandret. Wallis Rock, Baltimore Harbour, Irland S.-Kyst. Spidsønden ved Wallis Rock er ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Kugletønde. 51° 29' N. Br. 9° 23' V. Lgd.

2811. Vrag borttaget. Wicklow Harbour, Irland Ø.-Kyst. Vraget af Skonerten »Leeds« i Indløbet til Wicklow Harbour er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2101. København 1909.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2812. Tidssignal og Længdeangivelse forandret, Spanien. Fra den 1ste Januar 1910 vil Greenwich Meridian blive benyttet i alle spanske Længdebestem-

2781. Karantænepladser nedlagt. Karantænepladserne ved Arkösund og Västra Håsholmen er nedlagt.

2782. Signaler for Is og Fyrskibe. Sværklubbens, Alands Hav. Ved Sværklubbens Fyr gives nu følgende Signaler fra en Raad, der er udlagt fra Fyrmarret i Rønning SV. og NØ.: En sort Ballon under SV.-indten af Raan betyder, Fyrskibet »Afrindkallene« er ikke paa Station. En Kegle med Spidsen opad betyder, Øvregrundsgrepen er spærret af Is. Signalet for Fyrskibe nedtages 8 Dage efter, at Fyrskibet er inddraget og hejses i god Tid om Foråret, før det udlægges. Signalet for Is nedtages, naar Skibstøtten er ophørt og hejses efter 1 god Tid om Foråret.

2783. Signaler for Is og Fyrskibe. Østkræ Fyr. Botniskke Bugt. Ved Østkræ Fyr gives fra et Stillands V. for Fyret følgende Signaler med sorte Balloner og Kegler, regnet SV. fra: 1) En Ballon betyder, Fyrskibet »Grundkallene« er ikke paa Station. 2) En Ballon over en Kegle med Spidsen opad betyder, Fyrskibet »Grepen« er ikke paa Station. 3) En Kegle med Spidsen nedad betyder, Fyrskibet »Västra Bankens« er ikke paa Station. 4) En Ballon NØ. for Masten betyder, Skutskar Haven er spærret af Is. 5) En Kegle med Spidsen nedad over en Ballon betyder, Forvandet til Galle spærret af Is. 6) En Kegle med Spidsen opad betyder, Øvregrundsgrepen spærret af Is. 7) En Ballon paa Toppen af Masten betyder, Forvandet til Stugsund spærret af Is. Signalerne for Fyrskibe nedtages 8 Dage efter, at Fyrskibet er inddraget og hejses i god Tid om Foråret, før de udlægges. Signalerne for Is nedtages, naar Skibstøtten er ophørt, og hejses efter 1 god Tid om Foråret.

2784. Signaler for Is og Fyrskibe. Brevö Fyr. Botniskke Bugt. Ved Brevö Fyr gives fra et Stillands NØ. for Fyret følgende Signaler med sorte Balloner og Kegler, regnet S. fra: 1) En Ballon betyder, Fyrskibet »Grundkallene« er ikke paa Station. 2) En Ballon over en Kegle med Spidsen opad betyder, Fyrskibet »Fjæringundet« er ikke paa Station. 3) En Kegle med Spidsen nedad betyder, Fyrskibet »Västra Bankens« er ikke paa Station. 4) En Ballon N. for Masten, betyder, Fyrskibet »Sydosbrøtten« er ikke paa Station. 5) En Kegle med Spidsen nedad over en Ballon betyder, Fyrskibet »Nordströmsgrund« er ikke paa Station. 6) En Kegle med Spidsen opad betyder, Is ved Skæg. Signalerne for Fyrskibe nedtages 8 Dage efter, at Fyrskibet er inddraget og hejses i god Tid om Foråret, før de udlægges. Signalet for Is nedtages, naar Skibstøtten er ophørt og hejses efter 1 god Tid om Foråret.

2785. Signaler for Is og Fyrskibe. Skægs Lødsplads. Botniskke Bugt. Ved Skægs Lødsplads vises nu følgende Signaler, regnet V. fra: 1) En sort Ballon betyder, Fyrskibet »Sydosbrøtten« er ikke paa Station. 2) En sort Kegle med Spidsen nedad over en sort Ballon betyder, Fyrskibet »Nordströmsgrund« er ikke paa Station. 3) En sort Kegle med Spidsen opad betyder, Forvandet til Luleå er spærret af Is. Signalerne for Fyrskibe nedtages 14 Dage efter, at Fyrskibet er inddraget og hejses i god Tid om Foråret, før de udlægges. Signalet for Is nedtages, naar Skibstøtten er ophørt og hejses efter 1 god Tid om Foråret.

2786. Fyr tændt. Ronö Flase. Härnsand—Örnsköldsvik. Botniskke Bugt. Det nye Fyr paa Ronö Flase er nu tændt. Det viser Et-Blink hver 3 Sek. Flammens Højde 5 m. Synsviddten: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt lys. Fyrrøpmant af 4de Orden. Lyset er grønt fra N. 25° Ø. til N. 34° Ø., hvidt fra N. 34° Ø. til N. 36° Ø., rødt fra 36° Ø. til N. 45° Ø., svagt rødt fra N. 45° Ø. til N. 78° Ø., svagt hvidt fra 78° Ø. gennem Ø. til S. 25° Ø., svagt grønt fra S. 25° Ø. gennem S. til S. 5° V., grønt fra S. 5° V. til S. 17° V., hvidt fra S. 17° V. til S. 23° V., rødt fra S. 23° V. til S. 35° V. Der er ikke Vagt ved Fyret. 63° 4' 7" N. Br. 18° 38' 24" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 2140, Kjøbenhavn 1909.)

2787. Fyrskibe inddraget. Finland. Fyrskibene »Sulphar«, »Storkallgrund«, »Plevan«, »Kandlersgrund« og »Verkonatala« er inddraget.

2788. Grund afmærket. Lahnén. Finske Bugt. En 2. m Sten, Lahnén, Heger S. for Björkö Kirkeby. Ved dens Ø-Side er indst en hvid og rød Stage med 2 Koste. 60° 21' N. Br. 28° 37' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

2789. Fyr slukket. Kampenböfen. Tyskland. Ledelyrene til Kampenböfen er slukket, men Fyrhækerne staar endnu. 54° 53' 50" N. Br. 20° 55' 30" Ø. Lgd. og 54° 53' 36" N. Br. 20° 55' 36" Ø. Lgd.

2790. Ledebanke opført. Altwarp Færvand. Stettiner Hæft. NY. for Altwarp er paa en 11 m høj Høj opført en rød Banke med Firkant. 53° 44' 45" N. Br. 14° 15' 48" Ø. Lgd. Holdt overet med den hvide Banke med Dinnant, som staar paa Kysten ved Altwarp, angiver den Forvandet til Altwarp mellem Koppznerhaken og Kirchhaken. Fyrskibet »Wolzig« Heger i Bauckhaken.

2791. Fyr tændt. Pelzerhaken. Pelzerhaken Fyr er nu tændt og det midlertidige Fyr slukket. (Kort Nr. 116, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarerne« Nr. 2621, Kjøbenhavn 1909.)

2792. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Flensborg Fjord. Ved den dybe Ronde mellem Holms og Rinkens udlægges anlagelig sidst i November 1909 følgende Tonder: En rød Stumptonde A. paa 54° 53' 22" N. Br. 9° 34' 59" Ø. Lgd. En rød Stumptonde B. paa 54° 52' 53" N. Br. 9° 34' 42" Ø. Lgd. En sort Spidsstønde Nr. 1 med Ballon, paa 54° 53' 10" N. Br. 9° 35' 9" Ø. Lgd. En sort Spidsstønde Nr. 2 med Ballon, paa 54° 52' 54" N. Br. 9° 35' 0" Ø. Lgd. Sort Spidsstønde Nr. 3 flyttes til 54° 53' 14" N. Br. 9° 35' 15" Ø. Lgd. Sort Spidsstønde Nr. 6 flyttes til 54° 52' 42" N. Br. 9° 34' 15" Ø. Lgd. Ved Brunns Fluch flyttes den røde Spirttonde C til 54° 50' 57" N. Br. 9° 38' 54" Ø. Lgd. og en rød Spirttonde D udlægges paa 54° 51' 36" N. Br. 9° 36' 58" Ø. Lgd. Spirttondene B. A faar F. N. som Topbelysning.

Paa Kysten NNØ. for Holms Fyr tændes et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2793. Fyrskibet »Amrumbank« ikke paa Station. Tyskland. I følge Tidsgram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Amrumbank« ikke paa Station. Det vil snarest muligst atter blive udlagt.

2794. Vrag afmærket. Fyrskibet »Wasser« MNV. I følge Tidsgram fra »Marineamt« i Berlin Heger et Vrag farligt for Skibstøtten 1 Sm NNW. for Fyrskibet »Wasser«. Vraget er afmærket med en Lystønde, der viser grønt lys med formærker.

2795. Lystønder inddraget for Vinteren. Jade. 1 Wangerøng Færvand er Lystøndene Nr. 1, 8-9, 9 og 21 omlyttet med Vinterønmærkerne, og Lystønde Nr. 16 inddraget for Vinteren.

2796. Vrag Søngværdier Balje. Jade. 1 Søngværdier Balje ligger Vraget af »Telegraph« paa 53° 36' 21" N. Br. 8° 11' 56" Ø. Lgd. Det er afmærket med en Vragtonde med Gyldinder. Vraget af »Deel Gebührer« Heger paa 53° 36' 15" N. Br. 8° 12' 57" Ø. Lgd.

2797. Opsyning om Fyr. Eckwarderhöfn. Innen Jade. Paa Enden af Hofden paa Wuldet ved Eckwarderhöfn bruger, som Ledelyr i Almue, et fast Fyr, der viser hvidt lys fra N. 53° V. til N. 44° V., rødt lys derfra gennem N. og Ø. til S. 47° Ø., hvidt lys derfra til S. 37° Ø., grønt lys derfra gennem S. og V. til N. 53° V. Lysvægen for hvidt lys: 3 Sm. Flammens Højde: 5 m. Sort Fyrhæke. 53° 31' 20" N. Br. 8° 13' 41" Ø. Lgd.

2798. Vrag. Fyrskibet »Borkum Riffe« V. Et Vrag, med en Mast 6 m over Vandet, ligger slukket paa 53° 44' N. Br. 5° 42' Ø. Lgd.

2799. Mindre Dybde fundet. Ranselgat. Ems. Holland. 1 Ranselgat er tæt ved sort Spidsstønde W 11 paa Forvandet N-Side fundet Støder med 6, 5 m Vand. 53° 29' N. Br. 6° 49' Ø. Lgd.

2800. Vrag afmærket. Urk. Zuiserzee. Damperen »Hundel« en Nijverheids er slukket i Limen Enkhizen—Stavoren. Vraget er afmærket med en Vragtonde, og om Natten paa sødvanlig Maade. 52° 45' 50" N. Br. 5° 19' 7" Ø. Lgd.

melser, og Tidssignalet paa Observatoriet i San Fernando blive givet kl. 1 Greenwich Middeltid. Nautical Almanaken for 1910 er beregnet efter Greenwich Meridian.

2813. Fyr forandret. **Ambas Bucht, Kamerun.** Det hvide Førlær for Indsejlingen i Ambas Bucht er forandret til et rodt, fast Fyr. Synsviddens: 4 Sm. 4^o 0^o. N. Br. 9^o 11^o 7^o Ø. Lgd.

2814. Taagesignal forandret. **Catalina, Green Island, Newfoundland Ø.-Kyst.** Ved Green Island Fyr gives nu Taagesignal med en Diaphon, der hver 115 Sek. giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed. 48^o 30' 15" N. Br. 53^o 2' 20" V. Lgd.

2815. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Lystønde, Morin Shoal, River, St. Lawrence, Canada. Lys- og Fløjtetønden ved Morin Shoal er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser. 41^o 36' 8" N. Br. 70^o 2' 15" V. Lgd.

2816. Taagesignal oprettet. **Flint Island, Cape Breton Island Ø.-Kyst.** Fra den 15de December 1909 gives ved Flint Island Fyr, Taagesignal med en Diaphon, der hver 30 Sek. giver Et-Stød af 3 Sek. Varighed. Hornet vender mod N. 46^o Ø.

2817. Grunde Steder fundet. **Eggemoggin Reach, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika.** I Eggemoggin Reach er fundet grunde Steder med 4 og 4^o m. henholdsvis $\frac{1}{2}$ Kbl S. 54^o V. og $1\frac{1}{2}$ Kbl N. 77^o V. fra den sorte Spiritønde Nr. 7.

En 5^o m Klippe er fundet tyrs ud for Byen paa North Deer Isle. 44^o 16' 13" N. Br. 68^o 38' 36" V. Lgd.

2818. Klippe fundet. **Two Bush Channel, West Penobscot Bay, Maine.** En lille 5^o m Klippe er fundet i c. 17 m Vaud $1\frac{1}{2}$ Sm S. 64 $\frac{1}{2}$ ^o Ø. fra Two Bush Island Fyr. 43^o 57' 2" N. Br. 69^o 2' 4" V. Lgd.

2819. Klipper fundet. **Muscle Ridge Channel og Fisherman Island Passage, Penobscot Bay, Maine.** I Muscle Ridge Channel og Fisherman Island Passage er følgende Klipper fundet:

En 4^o m Klippe, $\frac{3}{4}$ Sm SV. for Marblehead Island. 44^o 1' 46" N. Br. 69^o 3' 5" V. Lgd. En 6^o m Klippe 2 Kbl SO. for Marblehead Island. 44^o 2' 4" N. Br. 69^o 2' 16" V. Lgd. En 4^o m Klippe $\frac{1}{2}$ Sm Ø. for Marblehead Island.

44^o 2' 5" N. Br. 69^o 1' 33" V. Lgd. En 5^o m Klippe midt imellem Fisherman Island og Sheep Island. 44^o 3' 4" N. Br. 69^o 2' 40" V. Lgd.

2820. Fyrskibet »Cross Rip« midlertidig ombyttet. **Nantucket Sound, Massachusetts.** Fyrskibet »Cross Rip« Nr. 5 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Det viser samme Fyr som Nr. 5, men Taagesignal gives med en 8 Tommer dampfløjt, som hver 20 Sek. giver Et-Stød af 2 Sek. Varighed.

Om trent den 5te Januar 1910 udlægges Fyrskib Nr. 5 atter paa Stationen. Det er da forandret, indtagen at Taagesignalet gives med en 8 Tommer Dampfløjt, som hver 20 Sek. giver Et-Stød af 2 Sek. Varighed.

2821. Tønde til Prøvefart udlagt. **Delaware Bay.** En hvid Spidstønde er i 30 m Vaud udlagt i Linie med de to andre Tønder til Prøvefart. 31 Sm fra den øvre Tønde fra Cape May Fyr i S. 54 $\frac{1}{2}$ ^o V. og fra Harbor of Refuge Fyr i N. 1^o Ø.

2822. Fyr forandret. **Bellevee bageste Ledefyr, Delaware River.** Bellevee bageste Ledefyr er formørket over 270^o, fra S. 86^o Ø. gennem S. V. og N. til N. 4^o Ø. 39^o 43' 13" N. Br. 75^o 31' 8" V. Lgd.

2823. Fyr forandret. **Old Point Comfort, Hampton Roads, Chesapeake Bay.** I Old Point Comfort rodt Fyr er indsat en hvid, fast Vinkel, der lyser over 132^o, fra N. 85 $\frac{1}{2}$ ^o Ø. til S. 37 $\frac{1}{2}$ ^o V. 37^o 0' 6" N. Br. 76^o 18' 24" V. Lgd.

2824. Midlertidige Tønder udlagt. **Hawk Channel, Florida Reefs, Florida.** Følgende Tønder er midlertidig udlagt paa de odelagte Fyrs og Baakers Plads i Hawk Channel: En Spidstønde HC 8 ved Hen and Chickens Shoal Fyr. En Stumpstønde ET 11 ved East Turtle Shoal Fyr. En Stumpstønde PK 19 ved Pelican Key Fyr. En Spidstønde BB 4 ved Bowles Bank South Baake. En Spidstønde MF 6 ved Margot Fish Shoal Baake. En Stumpstønde DH 15 ved Four Foot Shoal Baake. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2695, Kjøbenhavn 1909).

2825. Midlertidig Tønde udlagt. **East Triangle Shoal, Main Ship Channel, Key West Harbor, Florida.** En Spidstønde ET 4 er midlertidig udlagt paa den

Lyn $\frac{7}{10}$ Sek., Mørke $1\frac{1}{10}$ Sek., Lyn $\frac{5}{10}$ Sek., Mørke $6\frac{1}{10}$ Sek. Fyrapparat af 2den Orden. Flaammens Højde og Synsviddens bliver uforandret. 2^o 24' 3" N. Br. 102^o 51' 2" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2837. Rev fundet. **Nias V.-Kyst, Sumatra V.** Ved Nias V.-Kyst, S. for den Lawindara, ligger et Rev, hvorpaa der staar Brænding, paa 0^o 54' 0" N. Br. 97^o 24' 30" Ø. Lgd.

2838. Tønde udlagt. **Soengai Liat Red, Banka NØ.-Kyst.** En rød Spidstønde er udlagt ved 4 m Revet paa Soengai Liat Red. 1^o 49' 3" S. Br. 106^o 8' 5" Ø. Lgd.

2839. Rev findes ikke. **Smitrif, Straat Karimata, Borneo V.-Kyst.** Smitrif er blevet omhyggeligt eftersøgt af et hollandsk Opmaalingskib, uden at det er fundet. Det er udtaget af Kortet. 3^o 22' S. Br. 109^o 47' 2" Ø. Lgd.

2840. Fyr forandret. **Chinsalehni Point, Hongkong Harbour, China.** Chinsalehni Blinkfyr er forandret saaledes: det er formørket V. for S. 13^o Ø. og Lyset er rodt fra N. 24^o Ø. til N. 81^o Ø., hvidt fra N. 81^o Ø. til N. 89^o Ø., rodt fra N. 89^o Ø. gennem Ø. til S. 13^o Ø. 22^o 17' 2" N. Br. 114^o 10' 3" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2841. Karantænebestemmelser. Justitsministeriet hekdendigtor:

Sundhedsforanstaltningerne overfor Riga er ophævet.

A. Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er herved i Virksomhed overfor følgende Steder:

Havnene ved Det Røde Hav, Havnene i Ægypten, Havnene i Tonkin og Cochinchina samt i Ostindien, derunder de nederlandske ostindiske Kolonier, St. Petersburg, Kronstadt og Archangel.

B. Bestemmelserne i §§ 26—35 og 38 om Pest i ovennævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er ikke i Virksomhed.

Det i Henhold til § 23, jfr. § 15, i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 paabudte 5 Dages Eftersyn er i Virksomhed overfor enhver, der ankommer søværts hertil Landet fra St. Petersburg eller Kronstadt.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	N	21	N	22	N	267	N	5208	R	3286	R	4715	†	1170	†	5265
	Holland:		Holland:		Holland:		Holland:		Holland:		Holland:		Holland:		Holland:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,50.		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:		Frankrig:	
	Ostkust Sumatra, Mouden der Koealoe-en Panai-rivier. 1: 60,000. November 1909. f. 0,60.		Ostkust Sumatra, Mouden der Toelang Bauwang- en Mesoe-dji-rivier, 1: 100,000, med Planer: Moud der Toelang Bauwang-rivier, 1: 50,000, en Moud der Mesoe-dji-rivier, 1: 50,000. November 1909. f. 0,30.		Zuidkust Borneo, Westblad, Hoek Sunbar tot Hoek Poeting, 1: 200,000. November 1909. f. 1,5											

odlagte Enst Triangle Raakes Plads. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2696. Kjøbenhavn 1909).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2826. Tønde udlagt, Gullport Channel, Mississippi Sound, Mississippi. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Ruinerne af Gullport Channel Fyr Nr. 2 er udlagt en Spidsønde Nr. 2 30° 16' 20" N. Br. 89° 0' 47" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2476. Kjøbenhavn 1909).

2827. Fyr tændt, East Guano Cay, Jærdjærns Bank, Guba S.-Kyst. Paa East Guano Cay er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Tr-Blink. Flammens Højde: 66 m. Synsviddens: 19 Sm. Linseapparat af 1ste Orden. Rød og hvid vandret stribet Fyrbarke ved Behøvelsønsel. 21° 39' 20" N. Br. 81° 2' 30" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2828. Forandring i Afmærkning, Bahía Blanca og Port Belgrano, Argentina. I Bahía Blanca og Port Belgrano, fra Fyrskibet til tværs af Punta Alta, er Afmærkningen nu saaledes:

Følgende Lystønder ligger nu saaledes fra Mount Hermanns: En sort og hvid lodret stribet Lystønde Nr. 1, der viser hvidt, fast Lys, 10₀ Sm S. 7° V. En sort og hvid lodret stribet Lystønde Nr. 2, der viser hvidt, fast Lys, 10₀ Sm S. 20° V. En sort og hvid lodret stribet Lystønde Nr. 3, der viser hvidt, fast Lys, 9₀ Sm S. 39° V. En sort Lystønde Nr. 4, der viser grønt, fast Lys, 8₀ Sm S. 53° V. En rød Lystønde Nr. 5, der viser rødt, fast Lys, 8₀ Sm S. 57° V. En rød Lystønde Nr. 6, der viser rødt, fast Lys, 8₀ Sm S. 65° V. En sort Lystønde Nr. 7, der viser grønt, fast Lys, 8₀ Sm S. 68° V. En rød Lystønde Nr. 8, der viser rødt, fast Lys, 9₀ Sm S. 74° V. En sort Lystønde Nr. 9, der viser grønt, fast Lys, 9₀ Sm S. 78° V. En sort og hvid lodret stribet Lystønde Nr. 10, der viser hvidt, fast Lys, 11 Sm S. 85° V.

En sort og hvid lodret stribet Lystønde Nr. 11, der viser hvidt, fast Lys, 2 $\frac{1}{2}$ Sm S. 62° Ø. Fra Tripod. En sort og hvid lodret stribet Lystønde Nr. 12, der viser hvidt, fast Lys, 2 $\frac{1}{2}$ Sm S. 84° V. Fra Anchor Stock Hill. En rød Lystønde Nr. 13, der viser rødt, fast Lys, 2 Sm S. 24° V. Fra Tank Tower. En sort Lystønde Nr. 14, der viser grønt, fast Lys, 2₀ Sm S. 30° V. Fra Tank Tower. En rød Lystønde Nr. 15, der viser rødt, fast Lys, 1₀ Sm S. 57° V. Fra Tank Tower. En sort Lystønde Nr. 16, der viser grønt, fast Lys, 2₀ Sm S. 58° V. Fra Tank Tower.

Tøndene er pyramidelformede og har Ballon under lanternen. For Indgaaende holdes røde Tønder om Sløvord. sorte om Bagbord. Man kan gaa paa begge Sider af de stribede Tønder.

Den mindste Bygde i Løbet, som er afmærket med Tønderne, er 9₀ m.

Fyrskibet: 39° 10' 57" S. Br. 61° 38' 07" V. Lgd.

2829. Klippes Beliggenhed, Tuamapu Channel, Guaitacas Islands, Patagonien, Chile. Underkants Klippen ved S.-Siden af det V-lige Indløb til Tuamapu Channel ligger 3 Kl. N. V. for den midterste Punt paa Tuamapu Island N. Kyst eller e. $\frac{1}{2}$ Sm SV. for den tidligere angivne Plads. 43° 59' 40" S. Br. 74° 12' 45" V. Lgd.

2830. Klippe og Vrag, Huania Pisagua Bay. I Huania Pisagua Bay ligger en Klippe 2₀ Kl. S. 73° V. fra Enden af jernbane Pieren, som ligger paa 19° 36' S. Br. 70° 14' V. Lgd. Den er afmærket med en Tønde. Et Vrag ligger sunket 3 $\frac{1}{2}$ Kl. N. 20° V. fra samme Punkt. Det er afmærket med en Tønde. Et Vrag ligger sunket 7₀ Kl. S. 73° V. fra samme Punkt. Vraget N. for det sidstnævnte Vrag findes ikke.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2831. Fyr forandret, Garoupe, Galle Juan, Frankrig. Den 1ste Decbrer 1909 forandres Garoupe Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sek. viser To-Lyn. Samtidig slukkes det midtertidige Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1624 og 2170. Kjøbenhavn 1909).

2832. Fyr tændt, Østerrig-Ungarn. Paa Østerrig-Ungarns Kyster er følgende Fyr tændt:

Paa Dalin, Istrien V.-Kyst, N.-Moles Hoved et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 3 Sm. 43° 21' N. Br. 13° 39' Ø. Lgd.

I Bai von Zannarica, Øen Gross Ø.-Kyst, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 4 Sm. 43° 58' N. Br. 15° 7' Ø. Lgd.

Paa Øen Bahallias, Kanal Passant S-lige Indløb, et rødt Fyr med Formørkelses. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 4 Sm. 43° 54' N. Br. 15° 30' Ø. Lgd.

Paa Grundten Kusia, Ø. for Øen Arta Grande, et hvidt Fyr med Formørkelses. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 7 Sm. 43° 51' N. Br. 15° 38' Ø. Lgd.

I Bai von Zlosela, Øen Tegina, et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 3 Sm. 43° 50' N. Br. 15° 35' Ø. Lgd.

Paa Fyrt Malaluka, mellem Bugterne Malaluka og Velkaluka, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 3 Sm. 43° 51' N. Br. 15° 34' Ø. Lgd.

Paa Fyrt Bat, ved Indløbet til Bugen von Morier, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 5 Sm. 43° 49' N. Br. 15° 36' Ø. Lgd.

Paa Bolgebryders Hoved, ved Capocosto Haven, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsviddens: 3 Sm. 43° 35' N. Br. 15° 55' Ø. Lgd.

Paa Fyrt Bossigina, Bai von Trau, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 3 Sm. 43° 30' N. Br. 16° 7' Ø. Lgd.

Paa Fyrt Croce (Vrhoskoj) i Vrhoska Haven, Øen Laesina N.-Kyst, et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsviddens: 2 Sm. 43° 10' N. Br. 16° 41' Ø. Lgd.

Paa N.-Siden af Indløbet til Brna, Øen Gutzola S.-Kyst, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 3 Sm. 42° 54' N. Br. 16° 51' Ø. Lgd.

Paa Molehovudet i San Michele di Lagosta Haven, Øen Lagosta N.-Kyst, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 4 Sm. 42° 46' N. Br. 16° 53' Ø. Lgd.

2833. Fyr flyttes, Pripratrica, Øen Gutzola N.-Kyst. I Pripratrica Haven forlænges Bolgebryderen. Man skal gaa mindst 30 m uden om Havnefyret, som vil blive flyttet. 42° 57' N. Br. 16° 48' Ø. Lgd.

2834. Lystønde udlagt, Sutzhuk Point, Novorossisk Bay, Rusland. Den røde Stumpønde ved Revet ud for Sutzhuk Point er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelses hver 14 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 4 Sek. 44° 39' N. Br. 37° 49' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1435. Kjøbenhavn 1909).

2835. Belysning forandret, Larnaka, Cypern. Ontrent den 15de Novbrer 1909 forandres Belysningen ved Larnaka saaledes:

Lazaretto røde, faste Fyr slukkes. 34° 54' N. Br. 33° 38' Ø. Lgd.

Paa N.-Enden og paa S.-Enden af Tverrammen paa Pieren tændes et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 5 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Pieren er nu 275 m lang, og Tverrammen, som udgaar fra Pieren N.-Side, 75 m lang.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2836. Fyr forandres, Cape Rachado, Straits Settlements, Malacca Straede. I Begyndelsen af Marts 1910 ombyttes Cape Rachado hvide, faste Fyr med et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sek. viser Tre-Lyn. Lyn $\frac{7}{10}$ Sek., Mørke 1 $\frac{3}{10}$ Sek.,

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 5./12. til Bordeaux. — Wien, Boeck Hansen, ank. Malmö 30./11. — Roma, v. Thun, ank. Libau 2./12.

Heimdal. Anine, Leth, afg. West Hartlepool 8./12. — Holga, Vaaben-Hansen, afg. Riga 7./12. — Martha, Christensen, afg. Monaco 7./12. — Elina, Ratje, afg. Pelaw Main 4./12. — Therese, Pedersen, afg. Methil 3./12. — Simon, Møller, afg. Seham 2./12. — Jeanne, Løffler, afg. Mo 29./11. — Vera, Riso, ank. Burntisland 7./12. — Daisy, Lagesen, afg. Skutskär 7./12.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Dunston 5./12. — Russia, Poulsen, ank. Kiel 6./12. — Carl Hecksher, Starck, ank. Reval 30./11. — Dania, Pedersen, afg. Filadelfia 4./12. — Normannia, Eriksen, afg. Cardiff 29./11. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 23./11. — Canada, Jespersen, afg. Benisaf 3./12. — Livonia, Skov, afg. Civita Vecchia 30./11.

Østerseen. Cimbria, Poulsen, ank. Galveston 30./11. — Patria, Dam Larsen, ank. Antwerpen 10./11. — Gratia, Sørensen, ank. La Pallize 30./11. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 30./11.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Emden 28./11. — Gallia, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 7./12. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Riga 4./12. — Sarmatia, Pedersen, ank. Stettin 5./12. — Kotonia, Rasmussen, afg. Algier 6./12.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Memel 5./12. — Granaria, Nielsen, ank. Filadelfia 2./12. — Carbonia, Mathiasen, ank. Libau 4./12. — Estonia, Winckler, afg. Genua 6./12.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Kotka 3./12. — Selandia, Troensegaard, afg. Windau 3./12. — Secalia, Jensen, ank. Hamburg 28./11. — Frumentia, Andersen, ank. Nyborg 4./12. — Boscia, ank. Cardiff 17./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Leith 1./12.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 7./12. — Brattingsborg, Sønson, afg. Newport 24./11. til Spezzia. — Flynderborg, Andersen, ank. Newcastle 2./12. — Frederiksberg, Fischer, ank. Fairwater 5./12. — Frederiksberg, Sørensen, afg. Cardiff 2./12. til Genoa. — Jomsborg, Mathiasen, ank. Windau 4./12. — Kronborg, Jensen, ank. New York 3./12. — Rosenborg, Schnitz, ank. Rouen 6./12. — Skanderborg, Jensen, ank. Rotterdam 8./12. — Stegelborg, Lund, ank. Boness 5./12. — Soborg, Hansen, ank. Königsberg 1./12. — Uranionborg, Jensen, afg. Kjøbenhavn 7./12. til Riga.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldberg, Ørbeck, ank. Bougie 5./12. — Klampenborg, Winther, ank. Libau 4./12. — Marselisborg, Larsen, afg. Snoderland 7./12. til Buenos Aires. — Silkeborg, Pedersen, afg. Königsberg 4./12. til Rotterdam. — Skodsborg, Agerlin, afg. Huelva 3./12. til Königsberg. — Turborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Ulfsborg, Møller, ank. Terneuzen 5./12. — Vordingborg, Palsbo, ank. Ghent 7./12.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Methil 6./12. til Rendsborg. — Dansborg, Rhode, ank. Liverpool 5./12. — Jørgersborg, Larsen, ank. Riga 7./12. — Kallundborg, Nielsen, afg. Rotterdam 7./12. til Sunderland. — Taarnborg, Larsen, afg. Rouen 6./12. til Boness.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Barrow 6./12.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Windau 7./12.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Lissabon 6./12. til Pomeran.

Svendborg. Peter Mørsk, Bergesen, afg. London 6./12. til Methil. — Anna Mærsk, Møller, ank. Esbjerg 6./12.

Havet. Fyen, Andersen, ank. London 6./12.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff, Kofod, ank. Königsberg 2./12.

H. Kirschner. Edison, Jørgensen, ank. Grimsby 5./12. — Fulton, Jørgensen, afg. Oran 24./11. til Antwerpen. — Newton, Andersen, ank. Perusola 6./12. — Nivingsen, Svendsen, ank. Libau 6./12. — Washington, Nielsen, afg. Hull 7./12. til Maringer.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, ank. Hamburg 3./12. — Otto Rud, Hansen, ank. Kjøbenhavn 6./12. — Ove Gjedde, Jans, ank. Hull 5./12.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Gabe, afg. Antwerpen 5./12. til Port Said. — Siam, Cortsen, pass. Perim 28./11. til Hongkong. — Tranquebar, v. Dours, afg. Port Said 3./12. til Glasgow. — Cathay, Kruse, ank. Glasgow 5./12. — Samui, Licht, afg. Kjøbenhavn 8./12. til Norre Sandby. — Chumpon, Hansen-Rauu, afg. Suez 3./12. til Colombo. — St. Croix, Jensen, ank. Colombo 4./12. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 30./11. for Peauq. — Pangan, Knudsen, afg. Port Said 5./12. til London. — Bintang, Juul-Hansen, ank. Durban 4./12. — Cambodia, Christensen, afg. Port Said 1./12. til Newcaste o. T.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. London 6./12. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 28./11.

Æra. Enighedon, Jensen, ank. Blyth 6./12. — Erindring, Nielsen, ank. Kjøge 7./12.

Torm. Sara, Jensen, ank. Königsberg 8./12. — Helene, Sørensen, afg. Kalundborg 6./12. — Agnete, Sonnichsen, afg. Karrebukksinide 7./12. — Hermia, Hansen, afg. Antwerpen 8./12. — Alice, Schultz, ank. Blyth 7./12.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Methil 7./12. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Aalborg 8./12. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Antwerpen 4./12. — Alfrød Hage, Møller, pass. Kjøbenhavn 7./12. for nordg. — T. M. Wernor, Hansen Holm, afg. Hull 9./12. — Ajax, Brorsen, ank. Barrow in Fuencs 7./12. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Libau 7./12. — Lars Kruse, Mathiasen, afg. Methil 8./12. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Aalborg 6./12. — G. Koch, Jørgensen, pass. Kjøbenhavn 7./12. for nordg. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Korsør 5./12.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Newcastle 8./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Frederikshavn 7./12. — Urania, Clausen, afg. Riga 8./12.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Swinemünde 7./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Tyne 6./12. — England, Andersen, ank. Esbjerg 3./12. — Holland, Poulsen, afg. Newcastle 7./12. — Rusland, Madsen, ank. Nyborg 6./12.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Annette Furness, Larsen, ank. Windau 8./12.

Europa. Europa, Hansen, ank. Riga 7./12. — Tyskland, Danstrup, afg. Windau 7./12. — Belgien, Nielsen, ank. Ostende 6./12.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Antwerpen 27./11.

Thura. H. C. Hansen, Hansen, ank. Kotka 4./12.

Frø. Austa, Bagger, ank. Bergen 7./12. — Freja, Hansen, afg. Mahne 8./12. til Riga. — Vera, Thing, ank. Königsberg 6./12.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Rotterdam 30./11. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Korsør 5./12. — Rimfaxe, Faber, afg. Lübeck 8./12. til Riga. — Schach Steenberg, Theiland, pass. Kjøbenhavn 6./12. for Hartlepool.

Thore. Perwie, Egidiusen, afg. Thorshavn 6./13. til Island. — Størling, Nielsen, afg. Leith 7./12. til Reykjavik. — Espana, Sandvig, afg. Leith 7./12. til Færøerne og Øst Island.

Nykjøbing M. Nykjøbing, Liehmann, ank. Løgstør 5./12.

Sejlskibe.

Fang-Nordby. Sorine, Andersen, afg. Cuba 19./11. til Kanaalen f. O. — Mærder, Mørk, afg. Cadiz 24./11. til Rio Grande.

Rønne. Næstved, ank. Rügenwalde 28./11. — Lauretine Emilie, ank. Rügenwalde 28./11. — Prøven, ank. Korsør 1./12. — Magnus, ank. Lungören 2./12.

Svendborg. Zonitha, Jensen, ank. Horsens 1./12. — Niels Juel, Olsen, ank. Bogense 1./12. — Bellona, Larsen, ank. Boston 2./12. — Lyo, Jensen, ank. Aalborg 1./12. — Concordia, Henriksen, ank. Göteborg 1./12. — Guldberg, Jørgensen, ank. Frederikshavn 3./12. — Dagny, Rasmussen, ank. Frederikshavn 4./12. — Norden, Andreasen, ank. Falmouth 3./12. — Danmark, Husfeldt, ank. Norrköping 3./12. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Kjøbenhavn 5./12. — Hans Emil, Carlsen, ank. Iviza 1./12. — J. M. Nielsen, Eriksen, ank. Kristiansand 4./12. — Leif, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 6./12. — Urania, Nielsen, ank. Genf 4./12. — Alma, Hansen, ank. Göteborg 4./12. — Valborg, Rasmussen, ank. Hull 5./12. — Severine, Jensen, ank. Kalundborg 6./12. — Pampa, Jensen, ank. Middelfart 6./12. — Salon, Rasch, ank. Sunderland 6./12. — Libra, Hansen, ank. Newcastle 6./12. — Najaden, Rasmussen, ank. Hull 6./12. — Ebenezzer, Gommesen, ank. Nakskov 8./12. — Lauritz, Damm, ank. Dundee 8./12. — Emilio, Rasmussen, ank. Kalundborg 7./12. — Roma, Jensen, ank. Duikerque 8./12.

Æra. Faglen, Christensen, ank. Langesund 5./12. — Dana, Pedersen, afg. Hamburg 6./12. til Santos. — Immanuel, Bager, ank. Westwemyss 4./12. — Munde, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 5./12. — Veritas, Staugaard, afg. Nykjøbing F. 6./12. — Amalia, Andersen, ank. Stolpmünde 6./12. — Theodor, Andersen, ank. Vejle 6./12. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. Laguna de Terminos. — Hebe, Nymann, ank. Augustenborg 6./12. — Mary, Andersen, ank. Gibraltar 7./12. f. O. — Pampa, Svendsen, ank. Aarhus 7./12. — Hermod, Dreimann, ank. Stubbekjøbing 7./12.

INDEHOLD:

Meddelelser fra Føllesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Erhvervslivet og Ministeriet for Handel og Søfart. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Bollermakers, 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. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 4½. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

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.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Provantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
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.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

or 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 96.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 14. December 1909.

16. 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
 Davs 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.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

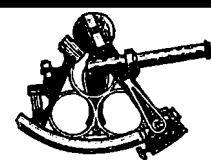
Julius F. Schierbeck

 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
 Eneforhandler af **Talfutrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionær.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Flensborgs
Skibbygning Selskab
 udtørrer
 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.

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.


 med Kew Certifikat 100 Kr.
Preisler
 Kjøbmagergade 13.

Skibshypothekbanken
 Filial af hollandsk Bank Chr. IX's Gade 5 Telef. 9052
i København
 giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

Bredsdorffs Strandingsbøje
 Værditildt 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«

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“.

Rahtjens originale Composition
 Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Vilhelm A. Bang
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for
Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder
Prioritetslaan i Skibe
 paa favorable Vilkaar

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet saunt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, København K.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, København C. — Telefon 8659.

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: Privato. Telefon-Nr. 6.

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 8031. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Vester 810.

Det private Skoleskib „Georg Stage“

udsendes paa Togt den 1. April. Selvskreven Ansøgning indsendes inden 1. Marts, Adr.: Højbroplads 6. Ansøgningen skal indeholde Elevens Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke. Endvidere Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest ogsaa for Syn og Farvesans m. m.

Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar.
Alt om Bord er frit; Uniformen betales med 75 Kr.
Svar paa Ansøgningen sendes 1ste Marts. Antages Ansøgeren vil han faa tilsendt et Sæt Tøj.
Trængende Elever kunne ansøge om Hjælp til Paa-kledningen.

Zentrifugalpumpe

Leistung ca. 500 cbm pro Stunde, 250 mm. Rohranschluss, mit Kessel und Dampfmaschine, auf fahrbarem Gestell montiert, verkauft inkl. allen Zubehör sehr billig

Paul Wienbeck
Magdeburg.

HELGE STABELL

Skibsingeniør.
Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.
Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Officielle Bekendtgørelser.

Havnefogedbestilling.

Posten som Havnefoged i Svendborg bliver ledig til 1. April 1910. Løn 1800 Kr. foruden Frihellig i Havnefogedboligen eller Godtgørelse dertil, 300 Kr. aarlig. Ansøgerne maa kunne tale Tysk og Engelsk og være kendt med Søfarts- og Havneforhold. Stillingen vil eventuelt være at tiltræde til et tidligere Tidspunkt efter nærmere Overenskomst.

Ansøgninger tilstilles Borgmesterkontoret i Svendborg inden den 10. Januar 1910.

Svendborg Byraad, den 11. December 1909.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Sjællands-Rev Baakefyr slukket. Kattegat.
Sjællands-Rev Baakefyr er slukket. Det vil snarest muligt atter blive tændt.

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud.

Erhvervslivet og Ministeriet for Handel og Søfart.

(Fortsættelse af fhv. Handelsminister Johan Hansens Foredrag i Handels- og Kontoristforeningen.)

Jeg har i det foregaaende i det væsentlige holdt mig til Handelsstanden, men ønsker ogsaa kort at berøre de ny Ministeriums Forhold til Søfartens Organisationer.

Uagtet Søfarten ikke kan siges at have beskæftiget Handelsstandens Organ »Børsen« i nogen særlig Grad hidtil, har man imidlertid fundet sig foranlediget til, af Grunde, som jeg ikke her nærmere skal undersøge, i en Række af tilsyneladende saglige Artikler at rette et Overfald (thi paa anden Maade kan jeg ikke karakterisere det) saavel paa Ministeriet som paa mig personlig i Anledning af den mellem Ministeriet og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart truffe Ordning, og den af mig gennemførte midlertidige Lov om Lastelinie.

Jeg vil ikke skænke disse Indlæg nogen længere Omtale, idei jeg kun i to Tilfælde kunde tænke mig at føle Trang dertil, enten fordi disse Angreb havde berørt mig personlig ilde, eller fordi den saglige Kritik var af en saadan Vægt, at den fordrede et Svar. Ingen af Dele er imidlertid Tilfældet, thi hvad det første angaar, kender jeg af flere Aars Erfaring d'Herrer Redaktorer og deres Virksomhed og har haft grundig Lejlighed til paa nært Hold at følge den ungdommelig overlegne og andenhaands Sagkundskab, som de sidder inde med, til at jeg skulde tage mig nær, at de, efter i en Række af Aar, da de var afhængige af Grosserer-Societetets Komité, at have overøst mig med smukke Talemaader, nu pludselig ikke kan finde Uforsømmeligheder nok, baade skjulte og aabenbare. Jeg formoder, at Bladet nu finder det god Politik at slaa løs paa mig og skal derfor lade alle de personlige Udtalelser ligge.

Hvad det saglige angaar, da er den hele Kritik, som er rettet mod Loven om Lastelinie i den Grad enten bevidst fordrejet eller ganske umulig, at det er haabløst at forsøge paa at træve den op.

Kun saa meget kan jeg sige, at Lovforslaget er det direkte Resultat af et Samarbejde imellem en Kommission, sammensat af Landets betydeligste Dampskibs- og Sejlskibsredere, samt en Repræsentant for hver af de store Klassifikationselskaber, Ministeriets dygtigste Embedsmænd (hvoraf en særlig sagkyndig), hvortil saa kommer min egen Ringhed, der nu i omtrent 28 Aar har været knyttet til Skibsfarten og nøje har fulgt alt, hvad der er foregaaet i Udlandet vedrørende Lastelinien.

Jeg stiller herimod d'Herrer Redaktorer og deres maritim Kyndige og overlader Publikum Dommen.

Hvis der skulde ønskes yderligere Bevis for, at Sagen simpelthen ikke kunde løses paa anden Maade end saaledes, som Ministeriet har gjort det, henviser jeg d'Herrer til en Skrivelse fra det engelske *Board of Trade* af 11te Oktober i Aar, offentliggjort i *Dansk Søfartstidende* Bl. a., hvor man kan læse sig til, hvad Folgen vilde være bleven for den danske Skibsfart, hvis Sagen ikke var ordnet paa rette Maade, nemlig som foreslaaet af Kommissionen.

Hvad nu den mellem Ministeriet og Fællesrepræsentationen truffe Ordning angaar, da gaar »Børsen« Kritik jo nærmest ud paa at vise, at den er sket paa et Magtbud fra Ministeriets Side, og at Skibsfarten nu har opgivet sin Selvstændighed og er blevet ganske afhængig af Ministerens — Naade!

Begge Dele er, for at bruge et mildt Udtryk, ganske urigtige.

For det første er det Skibsfarten selv gennem Formanden i Fællesrepræsentationen og dens juridiske Raadgiver, der er nøje kendt med Forholdene, som har henvendt sig til mig om et Samarbejde, og det Resultat, som foreligger, er udarbejdet ved fælles Konferencer og venskabelige Overvejelser; at jeg paa enkelte Punkter har ud-

talt en bestemt Mening maa vel være mig tilgivet, naar Ministeriet skulde sanktionere Vedtægterne, men iøvrigt deltes min Mening sikkert af en Majoritet indenfor Fællesrepræsentationen.

Det vil føre for langt at gaa tilbage til Fællesrepræsentationens Oprindelse, men saameget maa jeg dog nævne, at Sammensætningen er en ganske anden end Handelsstandens Fællesrepræsentation. Medens denne bestaar af en Række sideordnede Organisationer med væsentlig samme Interesser, bestaar hin af Skibsrederne i Forbindelse med en Række Foreninger, der mere eller mindre staar i Afhængighedsforhold til Rederne, og hvis Interesser ikke altid falder sammen. For at Forholdene skulde blive nogenlunde de samme, maatte Handelsstanden optage baade Detailhandlere og Handelsrejsende, Kontoristforeninger osv., og endda blev Sammenligningen stærkt halvtende.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart begyndte i sin Tid som en ganske lille og ubetydelig Sammenslutning og har i de mange Aar kun været Genstand for faa Forandringer, medens den har oparbejdet sig til den nuværende Stilling. Det var mig allerede for flere Aar siden klart, at hvis den skulde blive til en Institution, som repræsenterede alle Afskygninger paa en retfærdig Maade, maatte der ske en Forandring, som burde gaa i Retning af, at Redernes Indflydelse blev større, og at man optog alle Organisationer indenfor Skibsfarten deriblandt ogsaa Styrmandenes, Søfolkenes og Fyrbødernes, eventuelt Navigationslærerne, med andre Ord noget i Retning af Hr. Kødts Demokratisering.

At det sidste har mødt Modstand indenfor visse Rederikredse er mig velbekendt, men det har ikke paa noget Punkt forandret min Opfattelse, som er: enten en ren og skær Rederiorganisation eller en Sammenslutning, hvor alle kan komme med. Deraf følger jo ingenlunde, at de Rederierne underordnede Foreninger behøver at faa Ret til at blande sig i Sager, som kun har Interesse for Rederne, men i alle Fællesanliggender anser jeg det af overordenlig stor Betydning, at man faar Lejlighed til at tale sammen og forhandle i Stedet for, som det ofte tidligere har været Tilfældet, at man ganske udelukkede de paa-gældende fra Forhandlinger, der dreje sig om Forhold af største Betydning for deres hele Ve og Vel.

Det er dette Princip, som nu er lagt til Grund for Fællesrepræsentationens Love, og disse skal staa sin Prøve.

Jeg er overbevist om, at man ved loyalt Samarbejde kan naa grumme langt, og jeg haaber oprigtigt, at Fællesrepræsentationen vil vide at befæste den stærke Stilling, som den nu har opnaaet.

At den paa noget Punkt har opgivet blot en Tøddel af sin Selvstændighed, er en ganske absurd Paastand, og de, som har fremsat den, skylder at hevide den. Fællesrepræsentationen staar saa frit som nogensinde, den kan drøfte og vedtage, hvad den selv finder for godt, og den har netop, hvad jeg lagde Vægt paa i min Omtale af Handelsstandens Forhold, søgt et mere intimt Samarbejde med Ministeriet, hvilket sikkert i Længden vil blive til Gavn for Søfarten. Den har vist sig som en klogere Politiker end Handelen, har straks indset, at Forholdene var forandrede, og ufortøvet udnyttet dette.

I Virkeligheden er Sagen den, at jeg selv endda havde ikke ringe Betænkelighed ved at hinde Ministeriet saa stærkt, som Tilfældet er blevet, da det er klart, at det var Ministeriet, som var den ydende og Skibsfarten den nydende; aldeles ikke omvendt, som »Børsen« drister sig til at paastaa.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 14. December 1909.

Hvornaar kan en Rejse siges at være endt. Newcastle Politiret har fornylig afsagt en Dom, der berører et Punkt af Interesse i Søloven, fortæller »Shipp. Gaz.»

Den 7. Oktober d. A. ankom Damperen »Anfinoe« til Tyne og tog dér en Lods om Bord, som bragte Ordre fra Rederiets Agent om, at Skibet skulde optages i Wallsend Flydedok for at blive rensat og malet, før det gik videre op ad Floden til Dunston. Skibet blev straks doksat samme Dags Formiddag, hvorefter 1ste Styrmand beordrede nogle Mand af Besætningen, i alt syv Mand, til at rense Lastrummene og tage Langskibsskoddet ned. Med Undtagelse af én Mand gik Folkene ned i Lastrummet for at udføre denne Ordre, men den ene Mand nægtede at adlyde og overtalte de seks andre Folk til at standse Arbejdet paa Basis af, at Rejsen var endt, og at deres Kontrakt var udløbet.

Uagtet Kaptajnen befalede Folkene at arbejde og gjorde gældende, at han fordrede, at de sejlede med Skibet til Dunston, nægtede de dette, forlod Skibet og fik Afregning.

Retten erklærede imidlertid Folkene for skyldig i forsættelig Ulydighed og idømte dem en Bøde af 10 sh. hver samt Sagens Omkostninger, af den Grund at Rejsen ikke var endt i samme Øjeblik, da Skibet blev doksat i Wallsend. Det var Kaptajnens Sag at bestemme, paa hvilken særlig Plads og til hvilken Tid Rejsen skulde ende, og det vilde i dette Tilfælde være efter Skibets Ankomst til Dunston.

Redningsstation i Ymuiden. Holland. Gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget et Hæfte indeholdende Oplysninger om en af Foreningen »Det hvide Kors« i Ymuiden (Afdeling Velzen) oprettet Institution, hvis Formaal er at yde Hjælp ved Søulykker, der finder Sted i Nærheden af denne Havn. Det fremgaar af disse Oplysninger, at det ved Bidrag fra den hollandske Regering, fra forskellige Foreninger og fra Private er lykkedes Foreningen at opføre et Modtagelseshjem tæt ved Havnen i Ymuiden, hvor Skibbrudne af alle Nationaliteter vil kunne optages og faa den bedste Pleje under sagkyndig Omsorg af Læge og Sygeplejerske, samt at Foreningen virker sammen med flere Selskaber til Skibbrudnes Redning.

Ismelding fra Meteorologisk Instituts, Nautisk Afdeling den 11. December.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Sundsvallsfjord, Svartviksbugt og Alnösund til Johannedal isfrit. Isrende til Vifstavarf og Eriksdal. Klingerfjorden tilgængelig med Isbryder ad nordre Løb.

Gefle. Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe, Rende holdes aaben med Isbryder. Skutskär og Harnäs isfri.

Strömstad: Spredt Drivis, Skibsfarten uhindret.

Tyske Farvande.

Memel: Søen isfri. Reviret spredt Drivis, Skibsfarten uhindret.

Pillau. Sø og Havn isfri. Reviret Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Aktieloggivningen. Ministeriet for Handel og Søfart har udnævnt Formanden for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Direktør C. E. Will, til Medlem af et Udvalg

til Behandling af Spørgsmaalet om Lovgivning vedrørende Selskaber med begrænset Ansvar.

Efter at det gennem længere Tid har været smaat med Korntilførslerne til Kjøbenhavns Havn, forventes det efter sikkert Forlydende nu, at der i Løbet af de kommende 14 Dage vil ankomme betydelige Kvantiteter Korn, navnlig Hvede, til Kjøbenhavn.

En lille Meddelelse i Dansk Søfartstidende Nr. 93 af 3. ds. om Forsøg med Lydsignalaapparater til Brug om Bord i Motorfartøjer genfinder vi, men uden Kildeangivelse, saavel i »Svendborg Amtstidende« som i »Ærø Avis«.

Det kan selvfølgelig kun være os en Tilfredsstillelse, naar vore ærede Kolleger bringer vore originale Meddelelser videre, men Tilfredsstillelsen vilde unægtelig være endnu større, hvis de paagældende Blade dels vilde oplyse for deres Læsere, hvorfra de havde deres Viden, og dels vilde gengive saadanne Meddelelser korrekt.

I begge Blade er nemlig Ordet »Lydsignalaapparat« blevet til »Lys signalaapparat«, hvorved hele Meddelelsen i Virkeligheden er bleven berøvet ethvert Spor af Mening.

Direktør John Larsen.



Efter kun to Dages Sygeleje er Direktør i Det forenede Dampskibsselskab John Larsen, som allerede nævnt, afgaaet ved Døden den 6. ds.

Dette Dødsbudskab, der er kommet saa overraskende, har vakt Deltagelse i vide Kredse blandt den Afdødes Slægt og Venner, da han var en velkendt og almindelig afholdt Mand, og John Larsens Død betyder et stort Tab for det Selskab, i hvis Tjeneste han virkede, og hvor han ved sin store Dygtighed og Arbejdsomhed havde svunget sig op til en ledende Stilling i Løbet af nogle faa Aar.

Direktør Larsen var født i Helsingør i 1871 og begyndte som ungt Menneske sin Løbebane som Elev paa Marinens Værksteder her i Byen. Her rantes han imidlertid en Dag af en glødende Jernsplint i det ene Øje og mistede Synet paa dette, hvorfra han maatte tage sin Afsked herfra. Nu fik han Ansættelse paa Det forenede Dampskibsselskabs Kontor, hvor han snart gjorde sig bemærket ved sin store Flid og Punktighed og sine fremragende Evner. Han avancerede i Løbet af faa Aar.

til Prokurist, repræsenterede Selskabet paa Børsen og blev i 1903 udnævnt til Direktør for Fragtafdelingen, i en Alder af kun 32 Aar. Da Direktør Kronman traadte tilbage i 1908, overtog John Larsen tillige Persontrafikken. Der stilledes nu store Fordringer til hans Arbejdssevne, der oven i Købet generedes meget af en Gigtlidelse i Forbindelse med en nervøs Øjenlidelse, som undertiden truede med helt at berøve ham Synet. Med usvækket Energi og stor Dygtighed har Direktør Larsen imidlertid røgtet sit ansvarsfulde Hverv, til han den 4. ds. blev grebet af et Ildebefindende paa sit Kontor og maatte køres hjem. Sygdommen, en Lidelse i Hovedet, slog sig nu paa Hjernen og frenkaldte Døden Natten mellem d. 5. og 6. ds.

Den Afdøde efterlader sig Hustru, men ingen Børn. Han var dekoreret med Dannebrogordenens Ridderkors og den siamesiske Kroneorden.

I Lørdags fandt John Larsens Begravelse Sted fra Holmens Kirke under en Deltagelse, der bar Vidne om, ikke blot at Det forenede Dampskibsselskab havde mistet en fremragende dygtig Leder, men tillige at en stor Kreds af Mennesker i ham havde mistet en varmhjertet og trofast Ven og Medarbejder.

Hjem for Sømandsenker.

I »Nationaltidende« for 8. ds. har flv. Skibsfører, Vice-Konsul M. Rasmussen fremsat den smukke Tanke, om det ikke lod sig gøre at anvende de Midler, som maatte indkomme ved den paabegyndte Indsamling til ei Minde om Prinsesse Marje, til et Hjem for Sømandsenker, der skulde bære Navnet Prinsesse Mariæ Stiftelse.

Vi henleder gerne Opmærksomheden paa dette smukke Forslag og tror, at der vanskeligt vil kunne findes en Anvendelse af de indsamlede Midler, der vilde stemme bedre med den afholdte og godgørende Prinsesses Følelser end Oprettelsen af en saadan Stiftelse, der udelukkende er bestemt til at blive et Hjem for fattige Sømands Enker.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Fragtmarkedet været og er yderst daarligt, saa at der som Følge heraf nu er et større Antal Sejlere oplagt. Et lille Lyspunkt har sidste Uges Befragtning dog haft i nogle Byglaster fra danske Havne til Norge eller Kontinentet, ellers er der Stillehed overalt i denne Fart, saa at Oplægning af den fremkomne Tonnage er ret almindelig.

Udsigterne for den nærmeste Fremtid er saaledes alt andet end lyse, ligesom Forudbefragtning ogsaa ligger stille.

Returfragter Vesi fra holder sig uforandrede, dog er der nogle færre Fragter i Markedet til danske Havne, medens der er flere Laster til Østnorge og tyske Havne til ret gode Rater £ 6.10 à £ 7 til Østnorge og 7/ à 7/6 til tyske Østersøhavne, saa at Markedet i denne Fart maa betegnes som uforandret.

Med Hensyn til de mindre Skibe har der i den forløbne Uge gennemgaaende været faa Befragtninger; enkelte Skibe begynder allerede at lægge op, og den stadige sydlige Vind og det daarlige Vejr forarsager Skibene

lange Rejser og gør Udbud af Tonnage mindre. Raterne fra de fleste tyske Pladser har ogsaa været væsentlig fattere; Stralsund sluttede flere Skibe for Havre til 6 M., Rostock til 5½ M., til Sydsverig endog 6 M., og fra Neustadt og nærliggende Pladser vil der antagelig kunne opnaas for Rug omkring 5 M.; men Risikoen for Vinter er dog for enkelte Havnens Vedkommende heller ikke helt ringe. Af de russiske Østersøhavne er det kun Libau, som nu har nogen Interesse, og som noterer og slutter 14 M. Sverig er nærmest uforandret, dog har Vestsverig flere Tømmerladninger, saaledes til Wismar 9½ Pf. Limfjordshavne 10 Øre. Danmark er ligeledes til dels uforandret, og det er kun faa Byg- og Hvedelaster Provinserne udbyder. Kjøbenhavn sluttede nogle Skibe for Bomuldsfrøkager til Sønderborg, Stevningnor og Nærhed til 19 Øre, samt for Hvede til Aalborg 15 Øre og noterer fra ventende Dampere endnu nogle Hvedeladninger, nærmest til jyske og sydsvenske Havne.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. 3dje Eksamen i Aaret 1909 afholdtes fra 27. November til 4. December inkl.

Til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) var af Skolen indstillet 11 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 5, i Geografi og Vejrlære 5, samt i Søret og Handelsvidenskab 5.

Ialt 16 Elever, som alle bestod.

Dansk Sømand forsvunden i Udlandet. Sømand Lauritz Hansen, hjemsendt til Danmark i September 1907 af Governmentet for de dansk-vestindiske Øer, anmodes om at henvende sig til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, der ligger inde med et ham tilkommende mindre Beløb.

Et Møde mellem Norddeutscher Lloyd's to Skoleskibe i Sydatlantenhavet. Kaptajnen paa det tyske Skoleskib »Herzogin Sophie Charlotte« beretter, i Folge »Hamb. Corr.«, fra Valparaiso, om et interessant Møde, som begge de tyske Skoleskibe »Herzogin Cecilie« og »Herzogin Sophie Charlotte« har haft d. 16. September 1909 paa 42° S. Br. og 59° V. Lgd. Mødet var interessant af den Grund, at det meget sjældent forekommer, at to Skibe, som forfølger samme Øjemed, mødes, efter at de har sejlet c. 7,000 Sm. paa det aabne Hav, og tillige fordi dette Møde frembød en ualmindelig gunstig Lejlighed til at sammenligne begge Skibeues Hurtighed. Paa »Herzogin Sophie Charlotte« blev »Herzogin Cecilie«s øverste Sejl først set den 15. September Kl. 2 Em., 20 Sm. ret agterude. Kl. 6 Em. ved Solnedgang kunde Bramsejlene ses i en Afstand af 16 Sm., og allerede Kl. 9 Em. den 16. September var »Herzogin Cecilie« tværs for. Begge Skibe sejlede for en let Vind agter ind. »Herzogin Sophie Charlotte« 5½ Sm. i Timen og »Herzogin Cecilie« godt 6½ Sm. Det var den gunstigste mulige Lejlighed til at austille en Sammenligning, da begge Skibe havde sat alle Sejl, Søen var rolig, og Vindretningen tillod at udnytte alle Sejlene. Det blev ret iøjnefaldende, hvor stor en Fordel et skarper bygget Skib har overfor et fyldigere, og især naar dertil kommer, at det ene Skib var fuldt lastet, medens det skarper sejlede i Ballast. Da Skibene passerede tæt forbi hinanden, blev der udvekslet Hilsener med Flagene. Man ønskede hinanden lykkelig Rejse, hvorefter »Herzogin Cecilie« tog Føringen og fjernede sig hurtigt i sydvestlig Retning.

En Strandings-Historie. Den 12. Novbr. d. A. laa en lille Slup fra Vejle henimod Aften i Læ under Endelave. Den var lastet med Sten, opsamlet af Havet, og bestemt for Kolding. Paa Skuden befandt sig Skipper Chr. Nielsen af Vindingland, hans Hustru, deres eneste Barn, en lille Dreng, og saa desuden Styrmanden, et ungt Menneske paa 18 Aar.

Da Vinden gik mod Land, sejlede Skipperen sin Skude over under Palsgaard Skov for at finde Læ for Natten. Mens han laa her, slog Vinden pludselig fra at være SØ, om til ØNØ. Vinden blev til en rasende Storm, der oprørte Havet og hertil kom heftige Snebyger. Dette kunde den lille Slup ikke modstaa, men maatte lade sig drive trods Anker og Kættning, og ved 2-Tiden drev den fast udfor Næbbet i Asvig og led Havari. Inden lang Tid var Skuden bleven fuld af Vand, saa alle de om Bord værende i en Fart

maatte op i det Tøj, de kunde faa fat paa. Og saa laa de der, mens Skuden huggede, og de skummende Braadsøer væltede sig over dem.

Udsigterne var ikke lyse. Mellem Klokken 7 og 8 om Morgenen den 13. kom Fiskerne udenfor deres Huse i den lille By Kirkeholm, saa ud over Havet og opdagede den strandede Skude. Hurtigt begav de sig i samlet Flok til Strandingstedet, og de saa nu, at der var Folk om Bord, men at yde Hjælp var dem umuligt, da de ikke havde en Pram paa selve Stedet. En Pram blev imidlertid hurtigst muligt kørt til Virkepladsen.

Hvor lysnede det i deres Sind derude, da de saa disse Forberedelser. Prammen blev taget af Vognen og sat i Vandet, hvorpaa i en Fart Fiskerne Anton Rasmussen og Peter Olesen var i den og brugte Aarerne paa bedste Maade. Det saa ikke ud, som de kom frem; Søerne bar den skrøbelige Baad op og ned, og ofte saa det ud, som den skulde knuses under de vældige Brændinger. Endelig sprang Aaretollene, og Prammen drev i Land. Forsøget gæntoges anden Gang, men med det samme Resultat.

Da man tredje Gang gæntog Forsøget, saa man Styrmanden derude paa Skibet kaste saa et og saa et andet Klædningsstykke for at være parat til at springe i Vandet. Da Prammen var næret halvt ud, sprang han virkelig fra Borde og svømmede mod Prammen, naaede den og kom op i den, og Prammen drev vel i Land. Endnu var der derude Skipperen og hans Hustru og deres lille Son, fortalte den Reddede, som var rede til at hjælpe, men intet kunde foretage sig uden at løbe i Ilusly for at komme under Pleje, saa forkommen var han.

Man forsøgte endnu en Gang at naa derud, og idet Prammen blev sat ud, hjalp de Tilbageblivende til, at den kom rigtig over første Brænding. Denne Gang gik det fremad og til Siden, og kommen i Løb af Skibet naaede Prammen frem til Forbindelse.

Det var paa høje Tid, Skibet kunde skilles ad hvert Øjeblik, og derude stod de saa at sige kun paa Drækket. Sager fra Skibet flød allerede rundt i det oprørte Hav og kastedes mod Land. Manden, der hidtil havde holdt paa Hustru og Barn, var et Øjeblik ved at miste dem begge, da Hustruen slap fra ham, og han et Sekund senere maatte slippe Barnet for at gribe hende. Endnu holdt han dem fast, og saa var Prammen ved Siden. Barnet blev først kastet om Bord i Prammen og saa Hustruen, og til sidst krob Skipperen selv i Baaden.

Fra Land kunde man intet se, og man spurgte sig selv: »Har de faaet dem? Er de alle reddet?« Ja, alle var reddet, da Prammen kom til Land, og den blev halet ind paa Bredden.

»Horsens Dagblad.«

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Oktober Maaned anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 7 amerikanske, 1 brasiliansk, 10 britiske, 2 danske, 1 hollandsk, 5 franske, 3 tyske, 1 italiensk, 7 norske, 6 russiske, 2 svenske; ialt 48. Dampskibe: 1 amerikansk, 2 østrigske, 1 belgisk, 9 britiske, 1 dansk, 1 fransk, 4 tyske, 1 græsk, 2 japanske, 6 norske, 1 russisk, 1 svensk; ialt 30. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 20, Kollision 2, beskadiget af Ild 2, sunket 4, forladt 6, Kondemnation 14; for Dampskibene: Stranding 9, Kollision 3, beskadiget af Ild 5, sunket 3, Kondemnation 10.

• **Bamsø**, Dpsk. af Bergen, kom d. 10. ds. paa Grund paa Kærsgaard Strand. Skibet er Vrag.

Frem, Fiskekutter af Esbjerg, har forleden under Stormen været ude paa Fiskeri, og man frygter for dens Skæbne, da man slet intet har hørt eller set til den eller dens fire Mands Besætning.

Efter senere Meddelelse er en Livrem, som tilhørte en af Mandskabet, drevet i Land ved Fjand.

Ranma, Dpsk. af Bergen, der d. 9. ds. kom paa Grund ved Julebæk, kom d. 10. ds. flød ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn.

Areturus, tysk Motorskonnert, er d. 15. f. M. afsejlet fra Hull til Esbjerg med en Ladning Oljekager. Der er ikke siden hørt eller set noget til Skibet, og man frygter for, at det er gaaet under med Mand og Mus.

Albion, Skonnert af Nystad, der, som meddelt, kom paa Grund ved Saltholm, er kommet flød ved at kaste af Ladningen og indkommet til Kjøbenhavn for Undersøgelse.

Gustaf, russisk Skonnert, er indkommet hertil i lyk Tilstand; bliver undersøgt og repareret.

Adeline, Evertgalease af Hamburg, kom d. 3. ds. paa Rejse fra Hjemstedet til Middelfart med en Ladning Korn og Foderstoffer paa Grund paa Sundre Bjer Strand. Skibet har Assistance.

Pregel, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 9. ds. paa Rejse fra Riga til Antwerpen været i Kollision med tysk Dampner »Werdenfels« udfor Kruisshaus og maatte sættes paa Land. »Werdenfels«, der var paa Rejse til Ostindien, maatte returnere til Antwerpen for Reparation.

• **Hilma**, Motorskonnert af Thyborøn, er d. 10. ds. strandet paa Aggerbanke. Besætningen er reddet.

• **Nordlyset**, Motorbaad af Thyborøn, er d. 10. ds. sunket i Nordsøen. Besætningen er reddet.

Delfinen, Kutter af Lemvig, er d. 10. ds. strandet i Nissum Bredning.

• **Nordvest**, Fiskekutter af Lemvig, er d. 11. ds. strandet ved Vangsa. Besætningen er reddet.

Dagmar, Fiskekutter af Hornbæk, er d. 10. ds. strandet ved Tidsvildeleje. Svitzers assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsbygnings Selskabs Værft løb den 7. ds. en, for Compagnie Belge-Scandinave de Navigation à vapeur S. A. i Antwerpen, bygget Fragtdampner af Stablen.

Skibets Hoveddimensioner er: Største Længde 220', største Brede 34' og Dybden 16'. Damperen, der fik Navnet »President Corty«, har en Bæreevne af c. 1,500 Tons med 15' Dybgaende.

Tvangsauktion. Frederikshavn, 6. December (Ritz. Bur.) Tremastet Skonnert »Schiller« af Arendal, stor 377 Tons, som indkom hertil og reparerede efter Kollision med Skonnerten »Carl Nørh« af Thuro, blev i Dag ved Tvangsauktion solgt til Skibsreder Christiansen af Thuro for 3,650 Kr. plus 10 pct. Omkostninger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovinantieringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Høstemelestræde 6, Købb.
Telefon 6936.

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Posidon«. **Løvstræde 9.** Telefon 6088

Skibsbygningmateriale, Skibsbygningsartikler, Bronze-Drivskruer, Dampspil, Ankers, Krankæder, Staalrosser, Koøjer, Styreapparater og Skibstelegater.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 11./12. for London. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 12./12. — Algarve, Borries, ank. Pillau 8./12. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Kristianssand 12./12. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 10./12. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 1./12. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 9./12. til Boston. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 11./12. for Leghorn. — Aurora, Fischer, ank. Reval 7./12. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 11./12. — Beira, Lunge, pass. Brunshüttel 11./12. for Dunquerque. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Port of Ness 12./12. for Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Brunshüttel 11./12. for Dunquerque. — Christian IX, Holm, ank. London 6./12. — Dagmar, Bøgvad, ank. hertil 12./12. — Douro, Søberg, ank. hertil 12./12. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 12./12. — Florida, Andersen, ank. Hull 5./12. — Frøderik, Thomsen, afg. Pillau 12./12. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, afg. Liban 11./12. til Hull. — Høllig Olav, Holst, afg. New York 9./12. til Kristianssand. — Høngest, Munk, afg. Riga 11./12. hertil. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 11./12. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Gibraltar 7./12. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Newcastle 9./12. — Kasan, Mikelsen, ank. Liban 11./12. — Kentucky, Andersen, afg. Boston 2./12. hertil. — Kiev, Jørgensen, afg. Dunquerque 11./12. til Bordeaux. — Kursk, Kann, afg. Danzig 8./12. til Riga. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 9./12. — Loire, Craignon, afg. Havre 12./12. til Dunquerque. — Louise, Kruse, ank. Messina 12./12. — Louisiana, Ørsted, ank. Baltimore 11./12. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, afg. Pera 12./12. til Pauderna. — Moskø, Müller, afg. Dunquerque 11./12. til Swansen. — Nicolaï II, Clauson Kaas, ank. Antwerpen 4./12. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Riga 8./12. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 9./12. — Omsk, Harder, ank. hertil 12./12. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 12./12. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Glasgow 10./12. — Perm, Christensen, pass. Brunshüttel 12./12. for London. — Pregel, Iversen, pass. Brunshüttel 7./12. for Antwerpen. — Saga, Wiberg, afg. Oporto 11./12. hertil. — Saxo, Gotthardt, afg. Pillau 12./12. hertil. — Seine, Damp, afg. herfra 10./12. til Bordeaux. — Texas, Lissner, ank. Kristiania 11./12. — Thyra, Jørgensen, afg. Stavanger 12./12. hertil. — Tyr, Thanning, ank. hertil 13./12. — United States, Wulff, ank. hertil 8./12. — Viking, Meyer, ank. hertil 10./12. — Vendsyssel, Larsen, pass.

Brunsbüttel 12./12. for Antwerpen. — Freya, ank. Stettin 11./12. — Yadsø, ank. Manchester 9./12.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gullspört 8./12. til River Plate. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Philippeville 9./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Beyrouth 3./12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 3./12. til Civita Vecchia. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Piræus 10./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Neapel 9./12. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Riga 1./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Papenburg 10./12. til Blyth. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Liban 4./12. til London. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 11./12. til Reval. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Antwerpen 3./12. — Nawa, Dahl, ank. Haifa 24./11.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Fraserburgh 10./12. — Nautik, N. Nielsen, ank. Methil 9./12. — Nordsoen, Skou, ank. Rouen 7./12. — Nexos, Basse, ank. Riga 11./12. — Ellen, Hansen, afg. Fenit 10./12. til Limerick. — Fylla, Christensen, afg. Rouen 9./12. til Granton. — Cito, Jepsen, afg. Antwerpen 10./12. til Boness. — Napoli, Brinch, pass. Fornæs 10./12. for Stege. — Bodil, Uldall, ank. Hull 11./12. — Dagmar, Mathiasen, afg. Hudikswall 9./10. til Emden. — Alfa, Lauritsen, ank. Lorient 10./12. — Laura, Pedersen, ank. Kongsdal 9./12. — Nerma, Schiff, ank. Methil 11./12. — Hebe, Gregersen, ank. Stugsund 11./12. — Inger, Sørensen, ank. Antwerpen 10./12. — Johanne, Thøgersen, pass. Frederikshavn 8./12. for Preston.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 9./12. — London, Bom, afg. Burntisland 8./12. til Swinemünde. — Paris, Tholander, afg. Boness 10./12. til Aarhus. — Bryssel, Knas, afg. Blyth 8./12. til Lübeck.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 5./12. til Bordeaux. — Wien, Boeck Hansen, afg. Malmö 10./12. til Riga. — Roma, v. Thun, afg. Libau 11./12. til London.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Newcastle 9./12. — Russia, Poulsen, afg. Kiel 11./12. — Carl Hecksher, Starck, afg. Reval 8./12. — Dania, Pedersen, afg. Filadelfia 4./12. — Normannia, Erichsen, afg. Cardiff 29./11. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 23./11. — Canadia, Jespersen, afg. Benisaf 3./12. — Livonia, Skov, afg. Burntisland 30./11.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Galveston 8./12. — Patricia, Dam Larsen, afg. Antwerpen 8./12. — Gratia, Sørensen, ank. Santander 9./12. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 8./12.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Emden 28./11. — Gallia, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 8./12. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Riga 11./12. — Sarmatia, Petersen, ank. Stettin 5./12. — Kotonia, Rasmussen, afg. Algier 6./12.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Rotterdam 11./12. — Granaria, Nielsen, ank. Filadelfia 2./12. — Carbonia, Mathiasen, afg. Libau 9./12. — Estonia, Winckler, afg. Genua 6./12.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Koika 3./12. — Sealandia, Troensegaard, ank. Ghent 9./12. — Seecalia, Jensen, afg. Hamburg 10./12. — Frumentia, Andersen, ank. Nyborg 4./12. — Boscia, Skovgaard, afg. Cardiff 9./12.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Leith 1./12.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Kjøbenhavn 11./12. til Riga. — Brattingsborg, Suenson, afg. Newport 3./12. til Spezzia. — Flynderborg, Andersen, afg. Newcastle 11./12. til Kjøbenhavn. — Fredensborg, Fischer, ank. Fairwater 5./12. — Frederiksborg, Sørensen, afg. Cardiff 21./11. til Genua. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Windau 8./12. til Dunkerque. — Kronborg, Jensen, ank. New York 4./12. — Rosenborg, Schultz, ank. Rouen 6./12. — Skanderborg, Jensen, ank. Rotterdam 8./12. — Stegelborg, Luud, ank. Boness 6./12. — Stjerneborg, Lund, ank. Newport 9./12. — Søborg, Hansen, ank. Königsberg 1./12. — Uranienborg, Schmidt, ank. Riga 9./12.

Dampskibsselskabet af 1898. Guldborg Ørbeck, ank. Bougie 5./12. — Klumpenborg, Winther, afg. Libau 10./12. til London. — Marselisborg, Larsen, afg. Sunderland 7./12. til Buenos Aires. — Silkeborg, Pedersen, ank. Rotterdam 9./12. — Skodsborg, Agerlin, afg. Huelva 3./12. til Königsberg. — Tuborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Ulfborg, Møllerup, ank. Terneuzen 5./12. — Vordingborg, Palsbo, ank. Rotterdam 10./12.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Rendsborg 10./12. — Dansborg, Rhode, afg. Liverpool 10./12. til Barrow. — Jøgersborg, Larsen, ank. Riga 7./12. — Kallundborg, Nielsen, ank. Sunderland 9./12. — Taarnborg, Matzen, ank. Boness 11./12.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Barrow 10./12. til Cardiff.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Windau 7./12.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Pomaron 10./12. til Stettin.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Esbjerg 9./12. til Tyne. — Peter Mærsk, Børgesen, afg. Methil 9./12. til Odense.

Havet. Fyen, Andersen, ank. London 6./12.

H. Kirschner. Nivington, Svendsen, ank. Libau 6./12. — Newton, Andersen, ank. Pertusola 6./12. — Fulton, Jørgensen, afg. Antwerpen 9./12. til Newcastle. — Edison, Jørgensen, ank. Grimsby 5./12. — Washington, Nielsen, afg. Hull 7./12. til Mariager.

Dansk Dampskibsselskab. Ove Gjedde, Jans, afg. Hull 8./12. til Rouen. — Otto Rud, Hansen, ank. Lübeck 10./12. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Hamburg 9./12. til Liverpool.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Gabe, pass. Tarifa 11./12. for Port Said. — Siam, Cortsen, pass. Perim 28./11. for Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 3./12. til Glasgow. — Cathay, Kruse, afg. Glasgow 10./12. til Leith. — Samuel, Licht, afg. Norre Sundby 11./12. til Middlesborough. — Champion, Hansen-Raun, afg. Suez 3./12. til Colombo. — St. Croix, Jensen, afg. Colombo 9./12. til Penang. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 30./11. for Penang. — Pangan, Knudsen, afg. Port Said 5./12. til London. — Bintang, Juul Hansen, ank. Delagoa Bay 10./12. — Cambodia, Christensen, afg. Port Said 1./12.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 11./12. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 28./11.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Kolding 8./12. — Energi, Jensen, ank. Methil 9./12.

Torm. Sara, Jensen, ank. Königsberg 8./12. — Helene, Sørensen, ank. Riga 9./12. — Agnete, Somnichsen, ank. Riga 10./12. — Hermia, Hansen, ank. Hull 10./12. — Alice, Schultz, afg. Blyth 9./12.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Newcastle 9./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Frederikshavn 7./12. — Urania, Clausen, afg. Riga 8./12.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Libau 10./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Tyne 6./12. — England, Andersen, afg. Esbjerg 8./12. — Holland, Poulsen, afg. Newcastle 7./12. — Rusland, Madsen, afg. Nyborg 10./12.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Lady Furness, Clausen, afg. Kjøbenhavn 7./12. — Annette Furness, Larsen, ank. Windau 8./12.

Europa. Europa, Hansen, ank. Riga 7./12. — Tyskland, Danstrup, afg. Windau 7./12. — Belgien, Nielsen, ank. Ostende 6./12.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Antwerpen 9./12.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Rotterdam 11./12. til Korsør. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Korsør 11./12. til Leith. — Rinfaxe, Faber, ank. Riga 11./12. — Schach Steenberg, Theil-land, ank. Hartlepool 10./12.

Heimdal. Anine, Leth, afg. West Hartlepool 8./11. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Riga 7./11. — Martha, Christensen, ank. Bona 9./11. — Elna, Ratje, afg. Pillau Main 8./11. — Theresen, Pedersen, afg. Methil 3./11. — Simone, Møller, afg. Seaham 2./11. — Jeanne, Løffler, ank. Rouen 9./11. — Vera, Riso, afg. Burntisland 9./11. — Daisy, Lagesen, afg. Skutskär 7./11.

Thors. Mjølner, Clausen, ank. Trapani 9./12. — Sterling, Nielsen, ank. Reykjavik 11./12.

Frem. Austa, ank. Trondhjem 10./12. — Freja, afg. Malmö 8./12. til Riga. — Vera, ank. Neufahrwasser 13./12.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætina, Pedersen, afg. Hull 5./12. til Nykjøbing M.

Æro. Industri, Raahauge, ank. Marathonizi 8./12. — Danmark, Bager, ank. Lilanelly 7./12. — Albertine, Madsen, ank. Karlskrona 8./12. — Salus, Jensen, ank. Ronne 8./12. — Christian, Eschen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Alf, Hansen, ank. Svendborg 9./12. — Kristine, Rasmussen, ank. Granton 8./12. — Ofelia, Clausen, ank. Neapel 9./12. — Vera, Clausen, ank. Swansea 9./12. — Johanne, Hansen, ank. Dahomey 9./12. — Spica, Boye, ank. Odense 10./12. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Frederikshavn 10./12. — Chr. H. Rasmussen, pass. Dungeness 6./12. — Alfa, Madsen, afg. Bordeaux 8./12. til Pointe à Pitre. — Kronen, Hermansen, ank. Saffi Red 8./12. — Eos, Christensen, ank. Erquy 11./12. — Expres, Rasmussen, ank. Karlshamn 11./12. — Herkules, Bager, ank. Stralsund 10./12. — Malfridur, Hansen, ank. Norre Sundby 10./12. — Adele, Kock, ank. Warnemünde 11./12.

INDHOLD:

Erhvervslivet og Ministeriet for Handel og Søfart. — Kjøbenhavn, d. 14. December 1909. — Direktør John Larsen. — Iljem for Somandsenker. — 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. 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 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. Telt. 12.

Randers. Chr. Laurse. hv. Skibstører. Autoriseret Forhyringsagent. Telt. 187.

Faxe Ladeplads. Ax. Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftl.
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Husk.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
Kobenh. C. Telf. H. 1728.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Højledgade Nr. 26, ved Havnen.

Hill-Madsen^o
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtigt og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt
St. Petersburg Tlf.: „Hansenco“
Cronstadt Tlf.: „Hansenco“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastningplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garnanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redaresförening.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,
Skibsmæglere & Speditorer.
Etabl. 1881.
Kotka, Finland.
Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.
Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,
Helsingfors (Finland)
Skibsmægler
Telegr.-Adr.: „Holmströmer.“
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 185r.
Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel,
Lager af alle Skibsrekvisitter

Edw. Lagerqvist,
Åbo (Finland)
Skibsmægler.
Telegr.-Adr.: „Baltcon.“
„Lagerqvist.“

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retsager
(sp. Søager).

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gauge 26 Gauge 52 Gauge 104 Gauge
	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 97.

Kjøbenhavn, Fredag den 17. December 1909.

16. 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
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wireroppe
 Redningskrandse og Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
 Forlang min illustrerede Prislister.

Julius F. Schierbeck

 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovierteringsforretning
 Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionær.
 Telefon H 443. Telegr. Adr.: Schierbeck

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	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 6601
----------------------------------	--	---	---	------------------------

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
 Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
 og
Narva (Hungerburg)
 (Rusland)
 Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. 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.: „Danskelløyd“.
 Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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. Telegr.-Adresse Private. Telefon-Nr. 6.

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** 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 siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

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.

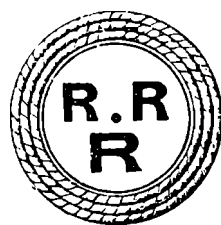
Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
Københ. C. Telf. H. 1728.



Kjøbenhavns
Navigationsskole
er flyttet til
Ny Toldbodgade 3
Hj. af St. Annæ Plads
Telf.: Palæ 123 x.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Koføed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedie.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongenegade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7



Randers Rebslaeri
Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

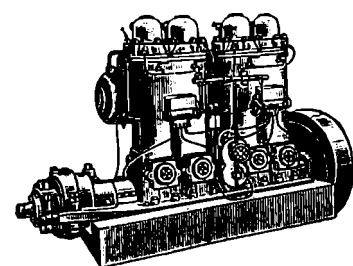
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsprovantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

LUC. MULDER

Schiffswerft

Martenshock gamle Hoogezand, Holland
empfehlte sich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner, Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor, Böte-
Tjalken, Leichter u. s. w.



Lysekil Motoren „SKANDIA“

er den bedste og billigste
Skibsmotor.

Aarstilvirkning over 10 000 HK.
Fartøjer af Staal og Træ
Lysekils mek. Verkstads A/B

(Skandinaviens
største Skibs- og Landmotorfabrik.)

Ingeniør Helge Stabell
Hobrogade 10. København Ø.
Telf. Bbro 1938 x. Telegramadr. „Skibstabell“

God Skibshandel til Salg.

God Levevej.

Min Ejendom, hvori jeg i 43 Aar har drevet Urtekram-
og Skibshandel, ønskes paa Grund af Alder solgt til en drittig
Fagmand eller Skibsfører med nødvendig Kapital. Købesum
27,000 Kr. Henvendelse til

N. W. Peschardt

Vejle.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte
Premier. Agentorer i de Beste Proviensbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42

Officielle Bekendtgørelser.

Havnefogedbestilling.

Posten som Havnefoged i Svendborg bliver ledig til 1.
April 1910. Løn 1800 Kr. foruden Fri bolig i Havnefogedboligen
eller Godtgørelse derfor, 300 Kr. aarlig. Ansøgerne maa kunne
tale Tysk og Engelsk og være kendt med Søfarts- og Havne-
forhold. Stillingen vil eventuelt være at tiltræde til et tidligere
Tidspunkt efter nærmere Overenskomst.

Ansøgninger tilstilles Borgmesterkontoret i Svendborg
inden den 10. Januar 1910.

Svendborg Byraad, den 11. December 1909.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kræmper & Jørgensen, Horsens.

Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegaaværk og Petroleumsmotorer.

Erhvervslivet og Ministeriet for Handel og Søfart.

(Fortsættelse af fhv. Handelsminister Johan Hansens Foredrag i Handels- og Kontoristforeningen.)

Naar jeg nu gaar over til nogle Betragtninger i Forbindelse med Handelsministeriets Oprettelse, og til de Forandringer, jeg mener der før eller senere bør finde Sted, melder der sig straks et Forhold, som det ikke lykkedes at faa ordnet paa tilfredsstillende Maade ved Dan-nelsen, nemlig *Industriens Stilling*.

Ved de Forhandlinger, som fandt Sted, fastholdt jeg, at *Industrien* burde sortere under Handelsministeriet, idet dens Interesser paa saa uhyre mange Omraader faldt sammen med Handelens og idet hele taget var saa nøje knyttet til denne, at det ofte var vanskeligt at afgøre, hvad der var Handel og hvad Industri.

Lignende Argumenter blev ogsaa fremført fra Haandværk og Industri ved Henvendelse i sin Tid til det nydannede Ministerium og den daværende Konsejlspræsident, idet man pointerede, at naar Ønsket om at komme ind under Handelsministeriet fremsattes, var det ikke, fordi man i og for sig var utilfreds under Indenrigsministeriet, men fordi man fandt det naturligt, at disse Erhverv kom ind under samme Ministerium som Handel og Søfart, thi omend Interesserne paa enkelte Punkter var forskellige, saa var de paa de langt overvejende Omraader fælles. Da lignende Betragtninger gjordes gældende fra Handelsstandens Side, laa ogsaa heri et Bevis for, at Erhvervene i det store og hele følte sig solidariske, og min Erfaring har kun bekræftet min Opfattelse, at det ene rigtige vil være, at Industri og Haandværk henlægges under samme Ministerium som Handel og Søfart.

Den nuværende Ordning, hvorefter Handelsministeriet varetager Haandværkets og Industriens *kommercielle* Interesser, er i Længden uholdbar, thi den Linie, som er tænkt draget, kan ikke nøje defineres, og den hele Ordning giver kun Anledning til Misforstaaelser og Skuffelser fra de Industridrivendes Side, som henvender sig til Handelsministeriet, men bliver mødt med det Svar, at vedkommende Sag sorterer ikke under dette Ministerium.

En af Bevæggrundene til, at Industrien forblev under Indenrigsministeriet, var vel nok den, at dette i Forvejen havde maattet afgive saa meget til Handelsministeriet, at skulde det yderligere afstaa Industri og Haandværk, var man bange for, at det i for høj Grad vilde gaa ud over Ministeriet.

Det drejer sig imidlertid ikke om, hvorvidt det ene Ministerium er lidt større eller mindre, men udelukkende om, hvor Erhvervet hører naturlig hjemme, og der kan efter min Mening ikke være Tvivl om, at dets Krav vil som Regel møde mere Forstaaelse hos en fagkyndig Minister end hos en udelukkende af politiske Hensyn valgt, og at dette altid vil være Tilfellet for Indenrigsministerens Vedkommende, anser jeg for givet.

Indenrigsministeriet har i Forvejen saa vigtige Omraader at varetage, der stadig kræver forøget Arbejde, og har i Aarenes Løb kunnet afstaa saa meget, at det sikkert taaler endnu en sidste Aareladning uden derfor at være uden Beskæftigelse.

Et andet Omraade, som kræver en Løsning, er *Konsulatvæsnet*.

Dette sorterer, som bekendt, under Udenrigsministeriet og vilde, hvis vi havde faaet Handelsministerium nogle Aar tidligere, naturligt være blevet henlagt under dette.

At dette ikke skele nu, har sin Grund i den Forandring, som Forholdene i Udenrigsministeriet er undergaaet som Følge af den Indstilling, som den den 24de Juli 1906 nedsatte Kommission afgav. Betænkningen gik ud paa en Samarbejden af det diplomatiske og konsulære Korps i Forbindelse med de Embedsmænd, som gjorde Tjeneste i Ministeriet, en Vekselvirkning, som sikkert allerede har givet og yderligere vil give gode Resultater.

Da Detaillerne turde være velkendte, skal jeg ikke komme nærmere ind derpaa, men kun tilføje, at da jeg selv var Medlem af denne Kommission og i høj Grad billigede denne Plan, maatte jeg, da der senere blev Tale om at henlægge Konsulatvæsnet under Handelsministeriet, indromme, at dette indtil videre vanskeligt lod sig gøre.

Det ny Ministerium var imidlertid en Kendsgerning, og da det er sikkert, at baade Handel, Skibsfart og Industri er stærkt interesseret i, at disse Erhverv ved de Konsulater, som oprettes eller nedlægges og ved de Besættelser, som finder Sted, faar Lov til at udtale deres Ønsker og blive raadspurgt, mente man, at Handelsministeriet ved den raadvivende Stilling, som var tildelt dette, maatte føle sig tilfredsstillt.

Under visse Forudsætninger kunde dette maaske være blevet Tilfælde, men da den tidligere af Udenrigsministeriet fastslaaede Praksis var den, at man aldrig hørte Industrien, en sjælden Gang Skibsfarten (som betaler hele Konsulatafgiften) og i en Række af Tilfælde Grosserer-Societetets Komité og ikke ønskede at gøre nogen Forandring i dette Forhold, kom Handelsministeriet til at svæve i Luften.

Min personlige Mening er, at det naturlige Forhold nu burde være, at Udenrigsministeriet raadførte sig med Handelsministeriet, som i ethvert enkelt Tilfælde vilde konferere med det eller de Erhverv, der var særlig interesseret i Oprettelsen eller Besættelse af et bestemt Konsulat, men i Stedet for dette fortsattes det gamle Samarbejde med Grosserer-Societetets Komité, uden at denne fandt sig foranlediget til at stille sig bagved det Ministerium, som var oprettet tildels paa Komitéens Foranledning. Man hævdede ganske vist fra Udenrigsministeriets Side, at da der sad en Skibsreder i Komitéen, kunde han tale Skibsfartens Sag, men da dette er en ganske tilfældig Omstændighed, kan det ikke have nogen afgørende principiel Betydning.

Der paahviler selvfølgelig ikke Udenrigsministeriet nogen Pligt til at raadføre sig med Erhvervslivet, men da det i grumme mange Tilfælde er dets Interesser, det drejer sig om, og dette, som betaler Gildet, maa det med nogen Ret kunne forlange at blive hørt. Dette bør ske, ikke ved tilfældige Konferencer med et enkelt Erhverv, men gennem det Ministerium, som er sat til at varetage Erhvervslivets samlede Interesser. En Forandring af den nuværende Ordning er nødvendig.

Endelig nævner jeg endnu et Omraade, som jeg kunde tænke mig med Tiden maatte gøres til Genstand for Overvejelse, nemlig *Havneforholdene*. Havnevæsnet sorterer nu under Trafikministeriet, men bør, mener jeg, deles saaledes, at dets rent tekniske Side kan forblive under Trafikministeriet, medens den kommercielle Side, f. Eks. Fastsættelsen af Havnelakster, bør gaa over til Handelsministeriet. Der vil intet være til Hinder for at drage en saadan Linie, og Erhvervslivet er saa stærkt interesseret i, at disse Forhold behandles af et sagkyndigt Ministerium, der har nøje Forbindelse med Handel og Søfart, at Kravet ogsaa burde lyde fra Erhvervslivet selv. Den hele Ordning maatte selvfølgelig baseres paa et Samarbejde mellem de to Ministerier.

En radikal Forandring i de københavnske Havneforhold er en absolut Nødvendighed, og det lykkedes mig ogsaa at bevæge den tidligere Trafikminister — som var særdeles lydhør overfor alle berettigede Krav — til at nedsætte en Kommission, der skal overveje, hvad der kan gøres, for at Havnen ikke skal stagnere. Om denne Kommission skal faa nogen Betydning, beror paa de Mænd, som har faaet Sæde i den; jeg føler mig overbevist om, at det er paa høje Tid, at man nu gaar til en gennemgribende

Forandring, hvis man blot vil beholde den nuværende Trafik. Samtlige vore Nabolande arbejder i det skjulte og aabenlyst paa at erobre, hvad der kan lages, og vi vil saavist faa tilstrækkeligt Arbejde med at holde »status quo«.

Jeg ønsker ikke her at drøfte, hvad der bør gøres, da jeg har haft Lejlighed til at udtale mig for min tidligere Kollega om Sagen. Emnet egner sig heller ikke absolut til offentlig Diskussion, men der bør handles og handles snart.

At *Lodsvæsnets* endelig ogsaa bør indgaa under Handelsministeriet som et naturligt Led, føjer jeg til, idet jeg beklager, at det ikke lykkedes at overvinde Marineministeriets Modstand paa dette Punkt.

De øvrige for Erhvervslivet saa vigtige Omraader som *Toldvæsnets*, *Post-*, *Telegraf-*, *Telefon-* og *Jernbanevæsenet*, bør sikkert forblive, hvor de er, og det maa blive kommende Handelsministres Sag at udnytte deres »raadgivende Stilling« til Gavn for Erhvervslivet. Jeg ved meget vel, at ikke faa Medlemmer af Handelsstanden er af en anden Mening, og dette gælder særlig *Toldvæsnets*, til hvilket der til Tider hersker et ret spændt Forhold, men jeg deler nu ikke denne Mening og anser det af mange Grunde for nødvendigt, at denne Institution forbliver under Finansministeriet, bl. a. fordi den besorger Opkrævning af en Skat og derfor naturligt hører under Skattevæsnets.

Meningerne om Toldpolitikken er jo her, ligesom alle andre Steder, meget delte, og det er sikkert, at der ved Ordningen af Toldsatserne maa tages Hensyn til meget andet, end hvad der passer hver enkelt Handlende eller Industriadrivende. Det er umuligt at gennemføre bestemte Doktriner om Frihandel og Toldbeskyttelse, thi det ene Land maa tage Hensyn, som aldeles ingen Betydning har i et andet, og en fornuftig Toldpolitik maa være baseret paa et rimeligt Hensyn til Landets *samlede* Erhverv. At overføre *Toldvæsnets* til Handelsministeriet, vilde være at stille Ministeren paa en Uriaapost, og — saaledes som de politiske Forhold for Tiden er herhjemme — vil det kun berede ham og store Kredse af Erhvervslivet Skuffelser.

Naar jeg i det foregaaende har udtalt, at Oprettelsen af Handelsministeriet vilde nødvendiggøre en forandret Arbejdsmaade for Handelsstanden og en Reorganisation, gælder dette ikke mindst den ledende Organisation indenfor Handelsstanden, nemlig Grosserer-Societetets Komité. Som mangeaarigt Medlem af denne og overgaaet direkte derfra til Handelsministerpladsen, kan jeg med nogen Ret udtale mig om dens indre Forhold og Arbejdsmaade, og jeg vil ikke lægge Skjul paa, at jeg anser den for alt andet end tidssvarende.

Dermed være ikke sagt, at der ikke er gjort og til Stadighed gøres et stort Arbejde, men, konservativ som Komitéen og for den Sags Skyld vel den overvejende Del af Kjøbenhavns Børs er, nærer man en all for stor Frygt for, at hvis der først røres ved den nuværende Ordning, kan der let gaa for meget i Stykker. Jeg deler ikke denne Frygt og har aldrig lagt Skjul paa, at jeg anser den for i høj Grad overdreven.

Der er sikkert ingen, som ønsker at røre ved de gamle Privilegier eller indskrænke Grosserer-Societetets Ret til at forvalte sine egne Legater eller paaligne Medlemmerne, hvad der er nødvendigt til Børsbygningens ret kostbare Vedligeholdelse og Societetets andre Opgaver. Men om ikke andet talte for en Forandring, saa var det Faktum alene tilstrækkeligt, at Arbejdet i Aarens Løb er blevet saa stort, at Komitéens Medlemmer — som selv har deres Forretninger at varetage og jo som Regel ikke vælges blandt Børsens yngste Købmænd — har tilstrækkeligt at gøre med de løbende Forretninger og ikke faar Tid til at paatage sig Opgaver, som ikke ligger lige for eller hører til de løbende Forretninger.

Selvfølgelig kunde dette afhjælpes ved, at Komitéen udvidedes, men der er mange, andre Grunde.

De Børsbesøgendes Antal er meget lille, og jeg overdriver ikke, naar jeg siger, at af Kjøbenhavns c. 3000 Grosserere sætter de to Tredjedele aldrig deres Ben paa Børsen; der burde derfor dannes en Børsforening, eller hvad man nu vil kalde den, hvis Medlemmer burde betale en Del mere end de andre, men som til Gengæld burde have visse Rettigheder ved Valg til Komitéen og paa anden Maade. Et forhøjet Kontingent bør ikke virke afskrækkende, skønt jeg ved, at det ingenlunde vilde være en populær Sag, men ser man hen til Udlandet, vil man hurtigt blive overbevist om, at der betales ganske andre Beløb for de Privilegier, som her nydes for et meget lille Kontingent.

Fondsbørsen bør moderniseres og Medlemmerne stilles paa lige Fod med de øvrige Børsbesøgende, samt — tilligemed Repræsentanter for Assuranceselskaberne, Skibsføderne og Mæglerne — have Sæde i en udvidet eller rekonstrueret Komité. Ilvorledes Fondsbørsen i Fremtiden skulde virke, skal jeg ikke her nærmere skitsere; der findes Forslag fra enkelte af dens Medlemmer, som vistnok egner sig til Basis for en fornuftig Ordning, men den Tanke, som fornylig offentlig er fremsat af et af Fondsbørsens Medlemmer, at der blandt andet burde føres noget mere Tilsyn med Forretninger, som drives af forskellige Firmaer, med Præmielodder i Udlandet. Loiterisedler osv., under Navn af Veksellerervirksomhed, er sikkert rigtig. Uagtet Børsens Statuter hjemler enhver velklædt Person — et noget elastisk Begreb — Ret til at besøge Børsen, vilde det vel ikke være uberettiget at fordrø, at de Mænd, som, benyttende sig af denne Ret, besøger Børsen hovedsagelig for at drive Spekulationsforretninger, ikke, som nu, direkte deltog i Arbejdet sammen med Fondsbørsens Medlemmer.

Lignende Tanker har været fremsat før uden at have ført til nogen Forandring i det bestaaende, og selvfølgelig kan det være Genstand for Overvejelse, hvorlangt man bør gaa, om man bør gaa ud fra den nuværende Ordning og blot søge den forbedret eller radikalt gaa til Dannelsen af et Handelskammer. Navnet er forsaavidt ligegyldigt, men mener man, at Handelsstanden helst bør arbejde for sig selv og lade de andre Erhverv som Skibsfart og Industri skotte deres egne Sager, vil man sikkert kunne begrænse sig til at bygge op paa det bestaaende Grundlag og indskrænke sig til en kjøbenhavnsk Groshandler Forening, der udmærket godt senere kunde danne et Led i et eventuelt Handelskammer for hele Landet.

Hvadenten man nu vælger den ene eller den anden Vej, saa er Tiden sikkert nu kommet, da det endnu eksisterende Handelskammer-Udvalg bør træde sammen og alvorligt overveje, hvad der skal gøres, thi Grosserer-Societetet kan ikke vedblive at leve paa sine Traditioner.

Skal Handelsministeriet faa den Betydning, som det bør have, saa maa der skabes et Samarbejde paa en ny Basis, der maa fyldes ny Vin paa de gamle Læderflasker, og Handelsstandens Hovedorganisation bør ikke indskrænke sig til at afgive Responsa, udgive en Aarsberetning, forvalte vore Midler og iøvrigt repræsentere ved festlige Lejligheder, men søge, i Stedet for fornemt at holde sig tilbage, netop at komme i nærmere Kontakt med det offentlige Liv, og af al Magt støtte de Pionerer fra forskellige Samfundslag og politiske Partier, som skal tale dens Sag. Findex der ikke den Mand, som for Tiden kan samle Traadene, nuvel — saa maa de mange lægge Ryg til, men jeg tror nu, at Mændene ogsaa vil komme, naar Maalet sættes højere. Men et er fornødent, at man i Enighed samles om og staar bag ved de Mænd, som bringer Ofre, og at man loyalt viser, at det dog ikke er en absolut Betingelse, at de, som i et givet Øjeblik kommer et Hestehoved foran Mængden, ved alle Midler skal slaas ned. Jeg gad se, hvem der vil melde sig til Tjeneste paa de Vilkaar!

Naar jeg til Slutning skal udtale et Par Ord om Fremtidsudsigterne for vor Handel og Skibsfart, da skal

det først og fremmest være, at alt nu mere end nogensinde ligger i vor egen Haand, og at det nu gælder om at handle. Et gammelt Krav om Deltagelse i Lovgivningsmagten og Regeringen er sket Fyldest i rigeste Maal, uden at man, efter min Mening, har ydet den Mand, som saa beredvilligt stillede sig paa Erhvervslivets Side, tilstrækkelig Anerkendelse; jeg sigter til den daværende Konsejlspræsident Neergaard.

Det næste Skridt maa nu være, at Handel og Skibsfart sørger for at faa saa dygtige Repræsentanter i Rigsdagen som mulig. Mænd, som kan støtte Handelsministerens Gerning og bringe begge Rigsdagens Afdelinger den fornødne Sagkundskab, som den i høj Grad trænger til.

Og saa »last, but not least«, at saavel Handel som Skibsfart sørger for, at de respektive Organisationer bliver, hvad de skal være, den upolitiske, sagkyndige Baggrund, som de Mænd, der udfører Pionerarbejdet, ofte under vanskelige og ubehagelige Forhold, kan støtte sig til.

Man behøver blot at kaste Blikket udenfor vore egne Grænser for at se, hvor vanskelig en Tid vi gaar i Møde for vort Erhvervsliv.

Konkurrencen, saavel til Sos som til Lands, bliver for hver Dag, der gaar, haardere og haardere. Ved det dygtige Arbejde, som i en Aarrække er udført af vort Landbrug, og ikke mindst ved, at man ubrødelig har staaet Skulder ved Skulder, har dette Erhverv tilkæmpet sig en Stilling i det offentlige Liv og opnaaet en saadan Indflydelse, at det selvfølgelig ofte er sket paa Bekostning af de øvrige Erhverv. Men det nytter virkelig ikke at skribe op af den Grund, ikke heller at Handelsstandens Organer ikke lader nogen Lejlighed ubenyttet til at haane Landbruget og dets Mænd. Det skaber kun Had og Bitterhed imellem Erhvervene, i Stedet for at vi burde tage den Lære af Landbruget, at kun gennem Enighed og Tillid gaar Vejen fremad. At Tilliden til dets egne Mænd til Tider er bleven skammelig misbrugt, er aldeles ikke noget Bevis for, at den ikke er en vigtig Faktor: ikke heller mener jeg, at der ikke skulde være nogen Grænse for denne Tillid, og at man ikke ofte er gaaet paa den gale Side, men den Kendsgerning, at man holder paa sine egne udvalgte Tillidsmænd, selv om man undertiden gaar for vidt, synes mig langt mere tiltalende end den evige Kritik og Sparken til de Mænd, som man selv har udpeget til at staa paa de fremskudte Pladser.

Overalt hvor vi ser hen til Udlandet, bliver det vanskeligere og vanskeligere for de smaa Nationer at hævede deres Stilling: de forskellige Regeringer og Rigsdage subventionerer deres Handel, Industri og Skibsfart paa en saadan Maade, at det i Længden vil være umuligt for os at følge med, og til Tider fristes man til selvopgivende at lægge Hænderne i Skedet og spørge: »Hvad kan det nytte —«, — dette ulyksalige Spørgsmaal, som snart præger enhver Sag, der kommer frem, den være sig stor eller lille.

Det gælder nu imidlertid om at holde fast paa, at det kan nytte, men ogsaa kun, naar vi alle vil være med til et fælles Arbejde, thi det er i Virkeligheden ikke den personlige Dygtighed, som det skorter paa. Der findes indenfor alle Grene af vort Erhvervsliv en Mængde dygtige og klartseende Mænd, som, saalænge de passer deres Forretning og Virksomhed, ydes fuld Anerkendelse som dygtige Borgere og Mænd, der burde egne sig til at gøre et Arbejde i det Fælles Interesse.

At mange saadanne Mænd holder sig tilbage, er ikke til at undres over, thi Erfaringen har lært dem, at der ikke gaar ret lang Tid, inden den tidligere Anerkendelse forvandles til noget ganske andet, og dette maa i det lange Løb føre til, at Niveauet for Deltagelse i det offentlige Liv sænkes i en betydelig Grad, og Valpladsen overlades til Ærgerrigheder og Undermaalere, som savner enhver Betingelse for at udfylde de Pladser, som Tidernes Gunst — eller Ugunst har ført dem hen paa.

At det selvfølgelig er den *personlige* Dygtighed og

Energi, som kommer i første Række, er sikkert, men lige saa sikkert er det, at saaledes som Samfundsforholdene har udviklet sig, er det Arbejde, som skal gøres i *Fællesskab*, af fuldt saa stor *Betydning*, hvis der skal komme noget mere ud af den Enkeltes Arbejde end en personlig Tilfredsstillelse og Fortjeneste for ham.

Enhver, som har staaet i Spidsen for en større Virksomhed eller har deltaget i det offentlige Liv — ikke mindst den, som har haft Lejlighed til at følge Forholdene i Udlandet — maa have set, hvilken Betydning Sammenlutningerne og det fælles Arbejde har for hele Samfundslivet. Der findes snart ikke det Omraade, hvor Samarbejdet paa større eller mindre Felter ikke har sin Betydning og Berettigelse, og skal jeg i faa Ord udtale, hvad Hensigten har været med mit lille Indlæg, saa er det følgende:

1. at rette en kort Kritik over de Forhold, som forekommer mig at vanskeliggøre eller ligefrem være en Hindring for et Samarbejde indenfor de forskellige Organisationer for Handel og Skibsfart, og mellem disse og Handelsministeriet,
2. i korte Træk at vise Vej til, hvorledes dette indbyrdes Samarbejde kan yderligere udvikles til fælles Bedste.

Tilsynet med Sejlskibe.

Smaaskibsfarten og Lovgivningen.

Vi har modtaget følgende:

Vore Smaaskibe har hidtil paa ærlig Vis ernæret deres Mandskab, og Skipperne deres Familie, samtidig med at Skibene har været holdt i Orden.

De sidste Aars daarlige Fragter har imidlertid i den sorgeligste Grad sat sit Stempel paa Smaaskibene, og naar vi nu snart naar Tiden for den ny Lovs Ikrafttræden om Statens Tilsyn med Sejlskibe, saa faar Smaaskibene dermed deres Banesaar og bliver — i hvert Fald største Parten af dem — nødtvungen til at lægge op. De kan ikke mere. De kan ikke anskaffe alt det tildels unyttige, som den ny Lov foreskriver. De kan ikke mere i deres Hjemland faa Lov til at eksistere. Og er det ikke noget hidtil uhørt, at Landets Indbyggere bliver tvungen til at flytte til et andet Land og dér drive deres Erhverv?

Loven om Lastelinien kom de fleste foreløbig ud over: den blev lavet, for at de, som man nu kalder *Sofolk*, ikke skulde risikere at faa vaade Fodder: de kan jo nu til Dags ikke faa Raad til med de høje Hyrer at anskaffe Stovler og Oljetøj og den Slags nødvendige Ting, nej, de skal have Staten til at foreskrive, hvorledes Skibene skal lades, og hvorledes de skal udstyres, for at der ikke skal komme Vand paa Dækket. Nu kommer imidlertid Spørgsmaalet: Naar Staten gør en Del af sine Borgere brodløse, naar Staten — foruden at være Smaaskibenes værste Konkurrent — laver det saa hedt, at Skipperne er tvungen til at give op og lade fremmede Nationer besørge Kystfarten og den indskrænkede Fart paa Danmark, saa har Staten dog vist uden Tvivl en Pligt til at forsørge disse sine forskudte Borgere?

Der tales og skrives ved Lejligheder en Del om Fædrelandskærlighed, og der er jo det sidste Aars Tid eller mere debatteret en hel Del om vort Lands Forsvar og det usømmelige i, at Landets Born ikke vil have Landet befaestet. Hvorfra mon f. Eks. Smaaskipperne skulde have den Fædrelandskærlighed?

A. J.

Tilsynet med danske Skibe i britisk Havn.

Fra Aabenraa skrives til os d. 11. ds.:

Lige siden Fremkomsten af det ny Lovforslag om Tilsyn med Sejlskibe har sikkert mange været af den Me-

ning, at Tanken om et saadant Tilsyn er udgaaet fra Ministeriet for Handel og Søfart.

Undertegnede kan imidlertid ved nedenstaaende Linier godtgøre, at dette ikke er Tilfældet.

Sidst i Oktober afsejlede jeg med Ladning fra Hobro til Berwick Tweed. Ved Indklareringen dér blev intet bemærket, men ved Udklareringen til Hull blev der sagt mig, at jeg ved Ankomsten dertil maatte henvende mig til Board of Trade angaaende Lastelinie; men da Skibet skulde til Danmark derfra, antog man, at jeg fik Lov til at sejle uden Lastemærke. Dette fik jeg ogsaa; men derimod blev der rejst Forespørgsel angaaende Redningsbaade, hvad vi ikke var forsynet med. En Funktionær fra Board of Trade's Kontor tog i den Anledning straks med om Bord. Vedkommende sagde, at det var to gode Baade, vi havde, opmaalte dem og spurgte derefter, om vore øvrige Redningsredskaber. Disse var ganske vist noget mangelfulde, men han udtalte dog, da han gik, at han antog, Skibet vilde faa Lov til at sejle hjem. Vi ankom til Hull den 17. November om Formiddagen og skulde være lastet den 19., men da vi den Dags Formiddag vilde udklarere, var Skibet stoppet af Board of Trade, og først da blev det mig meddelt, at man fordrede indsat Luftkasser i én af Baadene. Jeg spurgte saa, om man senere vilde godkende en saadan Baad, som Redningsbaad, men dertil blev der svaret Nej, fordi Baadene var bedgattede. Jeg nægtede derfor at efterkomme dette Forlangende, og der blev da telegraferet til London, hvorfra der hen paa Eftermiddagen ankom nærmere Ordre. Skibet maatte udklarere, naar der blev anskaffet Redningsheller for hver Mand om Bord og en Redningskrans mere, hvad der selvfølgelig blev efterkommet.

Vi meddelte Board of Trade's Embedsmand, at Baadene i danske Sejlskibe saagodt som alle var bredgattede, og fik hertil det Svar, at man forment, at der ved saglig Forhandling med de engelske Autoriteter muligvis nok kunde opnaas Godkendelse for bredgattede Redningsbaade. At en saadan Baad er af en heldig Form, siger sig selv; i Tilfælde af Grundstødning egner den sig fortrinligt til at føre Anker ud med Kæde, af hvilken Grund vor Assurance ogsaa med Rette fordrer saadanne Baade. Mange Eksempler kan fremføres for, at Kapital er bleven sparet ved den Slags Baade og sikkert ogsaa Menneskeliv.

L. A n d r e a s e n,

Fører af Skonnert »Elise« af Thuro.

Søforhør.

Den 11te December d. A. afholdtes der i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af Skonnerten »Roska« af Svendborg ved Smygehuk, Natten mellem den 4de og 5te ds., var bleven forladt af Mandskabet i synkefærdig Tilstand. Skonnertens Fører, Kaptajn Petersen af Svendborg, var modt sammen med Besætningen. De forklarede, at de ikke havde mærket, at Skibet var læk, for det Søndag den 5. Oktober pludselig trak saa meget Vand, at de ansaa det for livsfarligt at forblive om Bord. Hele Læsiden var stadig under Vand. De var saa begyndt at blusse efter Dampere. Henved Kl. 8 kom den svenske Dampner »Tord« og forsøgte at bugserer, men denne kom hurtigt for tæt under »Roska«s Bov, og ved Duvningen tornede den mod »Roska« og tog Klyverdommen, der brækkede. Alligevel lykkedes det at faa en Trosse fastgjort til »Roska«s Ankerkæntling, men efter c. 10 Minutters Slæbning sprang Trossen. Flere Dampere, der var kommen til, tilbød at hjælpe, men kunde paa Grund af den haarde Sø ikke sætte nogen Baad ud. »Roska«s egen Baad kunde ikke sættes i Søen, da Læsiden hele Tiden var under Vand. Det lykkedes endelig den hollandske Dampner »Vlug« af Amsterdam at faa sin Redningsbaad sat i

Vandet, den reddede hele »Roska«s Besætning, der mistede alt deres Toj, da Vandet stod helt op i Kabylten, og der ikke var Tid til at tænke paa at redde noget. Da Mandskabet forlod Skibet, stod torebelt Storsejl og Stagfok og Stagesejl. Skonnerten var da 1—2 Sm. af Land.

Om Aarsagen til Lækken kunde intet oplyses andet end, at det havde været høj Sø med Storm af SV. Lugerne var i Orden.

Ulykkesforsikringen for Søfolk.

Fra Direktøren for Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk har vi modtaget følgende:

I Anledning af Hr. flv. Skibsfører H. Hygoms Artikel i *Dansk Søfartstidende* Nr. 94 d. A. angaaende den ved Overretten den 18. Oktober d. A. afsagte Dom bedes følgende optaget:

Med Hensyn til Hr. Hygoms Indledningsbemærkninger om Bestemmelserne i Ulykkesforsikringsloven om Udbetaling af Erstatninger til Efterladte efter omkomne Søfolk skal vi tillade os at anbefale den ærede Indsender at gennemlæse Kontorchef ved Arbejderforsikrings-Raadet, Hr. Aage Sørensens Svar til Hr. Kaptajn C. Minor Rasmussen i nærværende Tidendes Nr. 6 af i Aar, i hvilket blandt andet følgende forekommer:

»For ret at kunne forstaa Loven af 1. April 1905 bør man erindre, at den er en socialpolitisk Lov, en Lov, der af Samfundshensyn paalægger en Klasse af Befolkningen Byrder til Fordel for en anden. De Ydende har da et billigt Krav paa, at de Byrder, som paalægges dem, ikke udstrækkes videre, end disse Samfundshensyn kræver. I Dødstilfælde bør Lovgivningsmagten derfor anse sit Formaal som sket Fyldest, naar der ydes Hjælp i de Tilfælde, hvor et Ulykkestilfælde medfører, eller som Regel kan forudsættes at medføre, Trang, fordi der findes Efterladte, som har mistet en Forsørger i den Afdøde. Dette er Tilfældet, naar den Omkomne efterlader sig Enke eller Børn, som han havde Forsørgelsespligt overfor eller faktisk forsørgede, samt — saafremt der hverken er Enke eller Børn —, naar han dog efterlader sig nogen, han forsørgede. Udenfor disse Tilfælde bør der aabenbart ikke ydes noget, da det dog vist vil indrømmes af alle, at det vilde være ganske urimeligt at paabyde ved Lov, at Personer, der økonomisk er ganske uafhængige af Afdøde, skal have Fordel af hans Død.

Hr. Rasmussen synes imidlertid at ville gøre sig til Talsmand for den Opfattelse, at der bør ydes Erstatning i alle Dødstilfælde og begrunder det med, at Rederen jo dog har betalt Præmie for de Paagældende. Men det følger af sig selv, at Præmien er fastsat netop under Hensyn til, at en Del af de omkomne Somænd ikke efterlader sig erstatningsberettigede Personer. Skulde der udbetales Erstatning i alle Dødstilfælde, vilde Præmien blive meget højere. Dette vil enhver kunne regne sig til af Arbejderforsikrings-Raadets Beretninger. I Aaret 1906 henførtes 87 Dødstilfælde under Loven, men kun 28 af de Omkomne efterlod sig Erstatningsberettigede, til hvem der udbetaltes 67.700 Kr. Skulde Forsikringssum have været udbetalt i de øvrige 59 Tilfælde^{*)}, vilde Rederne være kommet til at udrede en Præmie, der var flere Gange større end den, der faktisk udbetaltes. I 1907 vilde Forholdet være endnu ugunstigere. Maaske vil Hr. Rasmussen sige hertil, at denne Præmieforhøjelse bør betales af de Forsikrede. Men jeg gentager, at det Offentlige aldeles ingen Interesse har i, at der udbetales Erstatnings-

^{*)} En Del af de Omkomne var ganske vist Udklædninge, hvis Efterladte var udelukkede fra Erstatning i Henhold til Lovens § 8. Men det er klart, at det af Hr. Rasmussen opstillede Ræsonnement nødvendigt maatte føre til, at der ogsaa udbetaltes Forsikringssum i disse Tilfælde.

summer i Tilfælde, hvor Dødsfaldet ikke fremkalder nogen paaviselig Trang. Og Søfolkene vilde ogsaa med Rette kunne besvære sig over, at der afkræves dem Bidrag til et Formaal, som maatte være mange af dem ganske ligegyldigt. I det hele er de Krav, som den sociale Forsikring stiller, saa store og kostbare, at der aldeles ingen Grund er til Ødslen med Penge.

Hertil skal vi kun tilføje, at den Præmie, som Rederne, saafremt Erstatning skulde udredes i alle Dødstilfælde, vilde komme til at betale, vilde blive mindst 3 Gange saa stor; i 1906 f. Eks., hvor den aarlige Præmie pr. Mand i Sejlskibsafdelingen var Kr. 10.22, vilde Præmien saaledes være bleven c. 32 Kr. pr. Mand, hvad der upartisk set vel maatte synes at være en uoverkommelig Byrde for Rederne.

Med Hensyn til selve Dommen og til § 41 i Lov om Søfolks Ulykkesforsikring, i Henhold til hvilken førstnævnte er afsagt, finder Foreningen det rimeligt, at de Efterladte ikke kan erholde Erstatning to Gange, og naar Enken, som i nærværende Tilfælde, hos Skadevolderen har opnaaet et Beløb, der er større end Forsikringssummen i Følge Loven, maa Foreningen derfor være berettiget til Refusion af den af denne udbetalte Forsikringssum. Havde der ved Kollisionen været Tale om to danske Skibe, vilde Enken jo slet ikke have kunnet rejse Krav om Erstatning hos Skadevolderen, naar hun allerede havde modtaget Erstatning efter Ulykkesforsikringsloven. Og i dette Tilfælde kan paagældende Enke dog ikke beklage sig over i Stedet for Kr. 2,800 at modtage omtrent den dobbelte Erstatning.

Om de Efterladte i noget Tilfælde kan tvinges til at sagsøge Skadevolderen, vil jo afhænge af, om Arbejdersforsikrings-Raadet finder, at en Erstatningssag med Følge kan rejses.

Iøvrigt skal vi tillade os at bemærke, at der blandt Sejlskibsførerne paa mange Smaafartøjer, der kommer ind under Loven, findes Mænd, som baade er Redere og Førere af deres Fartøj, og som kun ved yderste Sparsommelighed kan tjene til deres Livsophold. Det er især disse, som lider under Udgifterne ved tvungen Forsikring; en forhøjet Præmie vilde for dem betyde det samme som en yderligere Byrde, der kunde faa den alvorligste Betydning for deres Tilværelse. Som det nu er, kan Forsikringen betragtes som en nyttig Foranstaltning i Ulykkestilfælde, hvor gensidig Hjælp blandt Medlemmerne ydes, men skal Medlemmerne se deres betalte Præmie anvendt til Fordel for Mennesker, som har været fuldstændig pekuniært uafhængige af den Forulykkede, vil sikkert Utilfredsheden tage højlydt og berettiget til Orde lige overfor det uretfærdige heri.

Til Slut kunde vi ønske at anføre, at de Forsikrede i Arbejdersforsikrings-Raadet har fuldt ud Betryggelse for deres Rettigheder, og Rederne har til deres Forening og dennes Direktion overdraget at overholde og loyalt at efterkomme de Krav, der berettiget maatte stilles i Henhold til Loven, men Direktionen skal ogsaa overfor Rederne og i dette Tilfælde tillige Staten — som Tilskudsydende — paase, at ikke Erstatninger udenfor de i Loven afstukne Grænser finder Sted, og formener derfor, at den i denne Sag kun har gjort sin Pligt.

V. T. H e i n.

Fragtmarkedet.

Heller ikke den sidst forløbne Uge har nogetsteds bragt synderlige Forandringer, og naar lige undtages Østen, har de Hjemgaaende Markeder ligget roligt. Det er Julen og Aarsskiftet, som begynder at gøre deres Komme gældende, og vi ved jo fra tidligere Aar, at de nu foran os liggende Par Uger vil blive meget stille hvad Befragtningerne angaar. For Kul har der i Ugens Løb derimod væ-

ret sluttet temmelig livligt, og i enkelte Retninger blev der betalt højere Rater, saaledes f. Eks. fra Cardiff til Port Said. Til denne Havn betaltes for nylig højst 6/, hvorimod der for faa Dage siden betaltes 6/6, for en mindre Baad endog 6/7¹/₂, og det tiltrods for, at i hvert Fald Østen er fast, og Soriehavet omtrent uforandret, men det skal dog bemærkes, at sidstnævnte Marked nogle enkelte Dage viste en ret svag Tendens. For Baade i passende prompt Position kan nu faas omkring 7/ fra Odessa, Nikolajeff etc. til udsøgt Havn, for mindre Tonnage 8/ à 8/3 N. C. og 12/ betaltes for Oljekager fra Novorossisk til Kjøbenhavn og Helsingborg (prompt 2750 Tons Baad). Det ledende hjemgaaende Marked er og bliver dog Østen, hvorfra der vedblivende er et godt Begær efter Tonnage, og Rederne holder deres Baade i fuld Kurs giver ikke det ringeste efter, men søger snarere at skrue Raterne op, hvilket i enkelte Tilfælde lykkes. Saaledes sluttedes en minde Baad pr. December (4000) fra Vladivostock til 30/ for Bønner til U. K. eller Kontinentet, hvorimod Raten for 6000/8000 Tons Baade pr. Februar-Marts er 28/6; Option Dalny 27/6. For Ris fra Birma er Raten mindst 23/ O. C. Australien er en god Støtte for at faa Fragterne op fra Østen, og der sluttedes en Række Dampere for Hvede til 26/9 à 27/ pr. December, 26/6 Januar, 26/ Februar-Marts. La Plata ligger desværre igen næsten ganske livløs, men nominelt er Raterne ikke væsentlig lavere. Det er navnlig store Baade, som er vanskelige at placere, og adskillige saadanne dirigeredes derfor i Ballast til andre Markeder (Østen eller Sydamerikas Vestkyst). Ogsaa fra U. S. har Tonnagebegæret været ringe. Wilmington betalte 23/9 à 24/6 for Bomuld til Liverpool eller Bremen. Kornraterne er lavere, idet 1/7¹/₂ sidst akcepteredes til udsøgt Havn mod 1/9 for et Par Uger siden. Pensacola og de andre Træpladser i Golfen sluttede en Del Baade til omtrent uforandrede Rater: der betaltes bl. a. 76/3 til tre Havne Kontinentet eller U. K. 92/6 River Plate. Østersøen ligger meget flov, og der har været akcepteret særdeles lave Rater. Fra Reval eller Riga sluttedes til Fres. 17 Hør til Ghent eller Dunkerque, men Ladning er knap. Riga betalte ellers 9 d. Havrebasis til Rotterdam eller Hull, 9³/₄ d. Antwerpen, Fres. 25 D/B ¹/₂ Boards Antwerpen, Fres. 26 Rouen. Fra Libau er det vanskeligt at gennemføre 8¹/₂ d. London eller Rotterdam, 9 d. Antwerpen, 11¹/₄ Rouen, og de tyske Pladser har næsten slet intet at byde paa. Kulfragterne til Østersøen er smaa; der sluttedes bl. a. til 4/3 Tyne/Königsberg (1800), 4/ Kiel (1500), 4/6 Helsingør (1200), 4/1¹/₂ Blith/Malmø (2000), 3/10¹/₂ Aalborg (1250), 4/ Forth/Riga (1800), 4/9 Nakskov (1100), 4/ Kjøbenhavn (1250 — 4 Rejser), 4/7¹/₂ Sønderborg (1450), 3/7¹/₂ Swinemünde (2000), 4/ à 4/1¹/₂ Kiel (1700/2000).

Havarier og Forlis.

Helen, norsk Damp, kom d. 12. ds. paa Rejsen fra New Orleans til Svendborg med en Ladning Foderstoffer paa Grund ved Thurn. Skibet kom med Assistance af to Dampbaade atter flot og blev indbugseret til Svendborg for Undersøgelse; tilsyneladende ubeskadiget.

Carl, Dpsk. af Flensborg, der d. 11. ds. kom paa Grund ved Samsø, kom samme Dags Aften flot ved egen Hjælp. Skibet har faaet en Del Vand i Forrummet.

Phoenix, Skonnert af Marstal, som paa Rejsen fra Great Yarmouth til Libau med en Ladning Sild kom paa Grund ved Aalsgaarde, er d. 13. ds. bragt flot af Svitzers og i Havn for Undersøgelse af Dykker.

Guldborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 11. ds. i Følge Telegram fra Algier været i Kollision med fransk Damp «Malvina» og faaet en Del Skade.

Enigheden, Galease af Marstal, blev d. 11. ds. under Hejlingen ved Mølen i Aarhus paasejlet af Damp «Kureren» og har faaet nogle Planker trykket ind. Paasejlingen skete i taaget Vejr.

Pregel, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, maatte sættes paa Land efter Kollision med Damp «Werdenfels», er nu bragt flot og ind til Antwerpen for Løsning og Reparation.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shaftobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. London 15./12. til Havre. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 15./12. til Riga. — Algarve, Borries, ank. Pillau 8./12. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Bergen 15./12. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 14./12. til Riga. — Antwerpen, Madsen, ank. Havre 14./12. — Arkansas, Poronard, afg. Kristiania 9./12. til Boston. — Aurora, Fischer, afg. Libau 15./12. til Dunkerque. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 11./12. for Leghorn. — Baron Stjornblad, Therkildsen, ank. Riga 11./12. — Beira, Lunge, ank. Dunkerque 13./12. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16./12. — Christian IX, Holm, ank. hertil 15./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Dunkerque 13./12. — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 12./12. — Douro, Soberg, afg. herfra 14./12. til Riga. — Esbjerg, Strufve, ank. Stettin 15./12. — Florida, Andersen, ank. Hull 5./12. — Fredorik, Andresen, ank. hertil 13./12. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sorensen, ank. Hull 15./12. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 9./12. til Kristiansand. — Hengest, Munk, afg. herfra 14./12. til Riga. — Hjelms, Sorensen, ank. Danzig 13./12. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Gibraltar 7./12. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 15./12. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 11./12. — Ken- tucky, Andresen, afg. Boston 2./12. hertil. — Kiew, Jorgensen, pass. Quessant 13./12. for Bordeaux. — Kursk, Kann, ank. Riga 10./12. — Leopold II, Rasmussen, afg. Hull 14./12. hertil. — Loire, Craignou, afg. Dunkerque 14./12. hertil. — Louise, Mik- kelsen, afg. Messina 15./12. til Palermo. — Louisiana, Ørsted, ank. Baltimore 11./12. — L. P. Holmblad, Jensen, ank. Panderma 13./12. — Moskva, Müller, ank. Swansea 14./12. — Nicolai I, Clauson-Kaas, afg. Antwerpen 15./12. hertil. — Nordjylland, Jacobaas, afg. Riga 15./12. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frise- nette, afg. herfra 13./12. til Reval. — Omsk, Harder, ank. Libau 15./12. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 12./12. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Glasgow 14./12. hertil. — Perm, Christensen, ank. London 13./12. — Pregel, Gjerloff, er ank. til Antwerpen. — Saga, Wiberg, afg. Oporto 11./12. hertil. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil 13./12. — Seine, Damp, afg. herfra 10./12. til Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Kristiania 14./12. til New York. — Thyra, Jorgensen, ank. hertil 14./12. — Tiber, Bech, ank. Marseille 15./12. — Tyr, Thammig, afg. herfra 14./12. til Windau. — United States, Wulff, oplagt. — Viking, Meyer, ank. Arendal 15./12. — Vendsyssel, Larsen, ank. Ant- werpen 13./12. — Freya, ank. Stettin 11./12. — Karin, afg. Swansea 14./12. hertil. — Vadso, afg. Manchester 14./12. til Liverpool.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulf- port 7./12. til River Plate. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Filippville 9./12. — Generalkonsul Pullisen, Chri- stensen, ank. Larua 14./12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 3./12. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Piræus 10./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Neapel 9./12. — Pa- wel Andrejeff, Tannelek, ank. Riga 11./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Blyth 13./12. — Alexander Shu- koff, Brandt, ank. London 12./12. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 11./12. til Reval. — Harald Klitgaard, Rasmus- sen, ank. Antwerpen 3./12. — Newa, Dahl, ank. Hull 14./12.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Fraserburgh 10./12. — Nautik, N. Nielsen, ank. Eshjerg 14./12. — Nordsoen, Skou, ank. Swansea 14./12. — Nexos, Basse, ank. Riga 11./12. — Ger- da, Iversen, pass. l'Ouessant 12./12. for Ipswich. — Ellen, Han- sen, ank. Limerick 11./12. — Fylla, Christensen, ank. Granton 13./12. — Cito, Jepsen, ank. Boness 13./12. — Napoli, Brinck, ank. Stege 11./12. — Bodil, Udall, ank. Hull 11./12. — Dag- mar, Mikkelsen, pass. Helsingør 13./12. for Palma. — Nerma, Schiff, ank. Methil 11./12. — Alfa, Lauritsen, ank. Lorient 9./12. — Laura, Pedersen, afg. Kongsdal 14./12. til Windau. — Hebe, Gregersen, ank. Skutskär 12./12. — Jøger, Sorensen, ank. Hull 13./12. — Johanne, Thøgersen, ank. Preston 14./12. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Hull 12./12. til Nakskov.

Danmark. Ausgar, Madsen, ank. Dunston 11./12. — I. N. Madvig, Schjødt, ank. Reval 2./12. — Hamlet, Jørgensen, afg. Pillau 12./12. — Helge, Pil, ank. London 10./12. — Rolf, Reese, afg. Newcastle 11./12. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Riga 2./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 9./12. — London, Bom, ank. Swinemøde 13./12. — Paris, Thølander, ank. Aarhus 13./12. — Bryssel, Kaas, ank. Lübeck 13./12.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 5./12. til Bordeaux. — Wien, Boek Hansen, ank. Riga 13./12. — Roma, v. Thun, afg. Libau 11./12. til London.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Kjøbenhavn 12./12. Russia, Poulsen, ank. Lübeck 12./12. — Carl Hecksher, Starck, ank. Ghent 15./12. — Danja, Pedersen, afg. Filadelfia 4./12.

— Normannia, Erichsen, ank. Genua 12./12. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 23./11. — Canadia, Jespersen, ank. Rotter- dam 12./12. — Livonia, Lindberg, ank. Civita Vecchia 15./12.

Østersøen. Cimbrja, Poulsen, afg. Galveston 8./12. — Pa- tria, Larsen, afg. Antwerpen 8./12. — Gratia, Sorensen, ank. Santander 9./12. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 8./12.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Emden 28./11. — Gallia, Nielsen, afg. Newcastle 15./12. — Caledonia, Storm Hansen, afg. Riga 11./12. — Sarmatia, Petersen, afg. Stettin 13./12. — Kolonia, Rasmussen, afg. Algier 6./12.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Rotterdam 11./12. — Gra- naria, Nielsen, ank. Filadelfia 2./12. — Carbonia, Mathiasen, ank. Rotterdam 14./12. — Estonia, Winckler, afg. Genua 6./12.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Kotka 12./12. — Solandia, Troensegaard, ank. Ghent 9./12. — Seecalia, Jensen, afg. Ham- burg 10./12. — Frumentia, Andersen, ank. Nykjøbing F. 12./12. — Boscia, Skovgaard, afg. Cardiff 9./12.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Leith 1./12. Dannelsborg. Amalienborg, Peterson, ank. Riga 15./12. — Brattingsborg, Suenson, afg. Newport 3./12. til Spezia. — Flynderborg, Andersen, ank. Kjøbenhavn 16./12. — Fre- densborg, Fischer, ank. Riga 12./12. — Frederiksborg, Sorensen, afg. Cardiff 2./12. til Genua. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Dunkerque 14./12. — Kronborg, Jensen, ank. New York 4./12. — Rosenborg, Schultz, ank. Grangemouth 15./12. — Skanderborg, Jensen, ank. Rotterdam 8./12. — Stegel- borg, Lund, ank. Boness 6./12. — Stjerneborg, Lund, ank. Newport 9./12. — Soborg, Hansen, ank. Libau 12./12. — Ura- nienborg, Schmidt, afg. Riga 15./12. til Ghent.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Bougie 13./12. til Huelva. — Klampenborg, Winther, afg. Libau 10./12. til London. — Marselisborg, Larsen, afg. Sunderland 6./12. til Buenos Aires. — Silkeborg, Pedersen, afg. Rotterdam 14./12. til Sunderland. — Skodsborg, Agerlin, afg. Huelva 3./12. til Kö- nigsberg. — Ulfsborg, Møllerup, ank. Terneuzen 5./12. — Vor- dingborg, Palsbo, ank. Rotterdam 10./12.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Rendsborg 15./12. — Dansborg, Rhode, ank. Cardiff 12./12. — Jægersborg, Lar- sen, afg. Riga 12./12. til Dunkerque. — Kallundborg, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 14./12.

Taarnborg. Taarnborg, Matzen, ank. Boness 10./12. Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Cardiff 12./12. Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Windau 14./12. til London.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, afg. Pomarø 10./12. til Stettin.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Tyne 14./12. til Odense. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Odense 13./12.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Grangemouth 11./12.

H. Kirschner. Nivingston, Svendsen, afg. Liban 12./12. til Grangemouth. — Newton, Andersen, ank. Pertusola 6./12. — Fullon, Jørgensen, ank. Newcastle 11./12. — Edison, Jørgen- sen, ank. Hull 13./12. — Washington, Nielsen, ank. Mariager 11./12.

Dansk Dampskibsselskab. Ove Gjedde, Jans, afg. Rouen 14./12. til Santander. — Otto Rud, Hansen, ank. Lübeck 10./12. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Hamburg 10./12. til Liverpool.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Hartlepool 8./12. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Ghent 13./12. — Martha, Christensen, afg. Bona 13./12. — Elna, Ratie, afg. Pillau Main 8./12. — The- rese, Pedersen, afg. Methil 3./12. — Simone, Møller, afg. Sea- lam 2./12. — Jeanne, Løffler, ank. Rouen 9./12. — Vera, Riso, afg. Burntisland 9./12. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 14./12.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Gabe, pass. Tarifa 11./12. for Port Said. — Siam, Cortsen, pass. Perim 28./11. for Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 3./12. til Glasgow. — Calhaya, Kruse, afg. Glasgow 10./12. til Leith. — Samui, Licht, ank. Middlesborough 14./12. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Suez 3./12. til Colombo. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 30./11. for Penang. — St. Croix, Jensen, afg. Colombo 9./12. til Penang. — Pangan, Knudsen, afg. Port Said 5./12. til Havre. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Delagoa Bay 10./12. — Cambodia, Christensen, afg. Port Said 1./12. til Newcastle on Tyne.

Vestindisk Afd. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 28./11. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 10./12. til St. Thomas.

Æro. Erindring, Jensen, ank. Nakskov 13./12.

Torm. Sara, Jensen, ank. Königsberg 8./12. — Helene, Sorensen, afg. Riga 15./12. — Agnete, Sonnichsen, ank. Riga 10./12. — Hermia, Hansen, afg. Hull 12./12. — Alice, Schultz, ank. Karrebaksmøde 13./12.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Korsør 14./12. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Riga 11./12. — N. G. Petersen, Bloch, ank. London 15./12. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Stettin 9./12. — Alfred Hage, Møller, ank. London 11./12. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Tyne 15./12. — Ajax, Brøsen, ank. Glasgow 12./12. — H. Pontou- nidan, Klitsgaard, ank. Rotterdam 14./12. — Lars Kruse, Mat- hiasen, afg. Methil 8./12. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Kjøbenhavn 13./12. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Riga (Fortsættes Side 771.)

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 Bjelrhøje 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.

2842. Baaker borttaget. Peter Meyers-Sand. Knude-Dyb. Nordsøen. Bna-kerne paa Peter Meyers-Sand er forsvundet. De opføres ikke igen. (Kort Nr. 130 og 150. Danske Lods, Side 71. Søm.-Fort., Side 9).

2843. Fyrskibet »Horns-Rev« atter udlagt. Nordsøen. Fyrskibet »Horns-Rev« er atter udlagt paa Station. Det er ikke forsynet med Radiotelegraf. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2776. Kjøbenhavn 1909).

2844. Fyrskibet »Graadby« atter udlagt. Nordsøen. Fyrskibet »Graadby« er den 7de December 1909 atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2776. Kjøbenhavn 1909).

2845. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 3,5 m, i Langholms-Løb 2,5 m, i Stenholms-Løb 1,5 m, i Kobber-Løb 3, m, i Gaasholms-Løb 2,5 m. Der er saaledes for Tiden 2,5 m Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden.

2846. Flojtønden »Højene« ikke paa Station. Skagerak. Flojtønden »Højene« er paa sejlet og er ikke paa Station.

2847. Sten fundet. Saltholm V. Drogden. Sundet. En 0,5 m Sten er fundet i 2,5 m Vand paa Saltholm Landgrund, Ø. for Kraaschanken, 4570 m N. 73° Ø fra Dragør Kirke. 55° 36' N. Br. 12° 44' Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 182 og 210).

2848. Tænding af Fyr. Toftum og Grisetaa-Ødde. Limfjorden. Den 28de December 1909 tændes i Limfjorden følgende Fyr:

Toftum Fyr paa den N.-ligste Del af Toftum-Banker, ved Nissum-Bredning, c. 3200 m N. 21° V. fra Himmelm Kirke. Det er et Fyr med En-Formorkelser hver c. 3 Sek., Lys c. 2 Sek., Mørke c. 2 Sek. Det viser grønt Lys fra c. N. 70° V. til N. 60° V., hvidt Lys fra N. 60° V. til N. 43° V., og rødt Lys fra N. 43° V. til c. N. 36° V. Flammens Højde: 24 m. Synsvide og Lysevne: 14 Sm for hvidt, 10 Sm for rødt og 8,5 Sm for grønt Lys. Linsapparat af 4de Orden. Det vises fra en 4 m høj, brun Trebygning med sort Tag. 56° 33' 13" N. Br. 8° 33' 37" Ø. Lgd.

For Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg. Grisetaa-Ødde Fyr paa den N.-lige Spids af Grisetaa-Ødde ved Odden-Sund. Det er et Fyr med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys c. 7 Sek., Mørke c. 3 Sek. Det viser grønt Lys fra c. S. til S. 38° V., hvidt Lys fra S. 38° V. til S. 53° V., rødt Lys fra S. 53° V. gennem V. til N. 30° V., grønt Lys fra N. 30° V. gennem N. til N. 58° Ø., hvidt Lys fra N. 58° til N. 78° Ø., rødt Lys fra N. 78° Ø. til c. Ø. Flam-

*) Reduktionstabell for Omsetting af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas. saaledes Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

med En-Formorkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek., 6,5 Kbl N. 87° Ø. fra Dumbuck Fyr. Dumbuck Fyr: 55° 55' N. Br. 4° 32' V. Lgd.

2872. Fyr tændt. Neist Point. Skye V.-Kyst. Skotland V. Fyret paa Neist Point er nu tændt. Tjagesignal gives endnu ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2314. Kjøbenhavn 1909).

2873. Grund fundet. Lough Swilly. Irland N.-Kyst. En 6,5 m Grund er fundet i Lough Swilly, 8 Kbl S. 69° Ø. fra Muckamish Tuarn, som ligger paa 55° 8' N. Br. 7° 31' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2874. Tønde atter flyttet. L'Aigle. Goulet de Fromentine. Frankrig. Den røde Spidsstønde ved L'Aigle er flyttet tilbage til sin tidligere Plads. 46° 49' 54" N. Br. 2° 17' 53" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2526. Kjøbenhavn 1909).

2875. Baake opført. Pedra da Bandeira. Rio Minho. Portugal V.-Kyst. Paa Piedra da Bandeira er opført en rød Baake med hvid Ballon, 2,5 m høj over Højvande.

2876. Grunde. Cape Finisterre. Spanien. I Nærheden af Cape Finisterre ligger følgende Grunde, saaledes fra Fyret: 7,5 m 6½ Sm N. 12° V. 8,5 m 5 Sm N. 36° V. 3,5 m, den tidligere Muniz Rock med 5,5 m, 4¼ Sm N. 48° V. 1,5 m, den tidligere La Carraca Rock, som var aflagt ¼ Sm Ø.-ligere, 2, Sm N. 60° V. 10 m 1,5 Sm N. 76° V. 7,5 m 5½ Kbl S. 39° V.

2877. Grunde. Cape Corrobedo. Arosa Bay. Spanien V.-Kyst. I Nærheden af Cape Corrobedo ligger følgende Grunde saaledes fra Fyret: Under 2 m 2, Sm N. 54° V. 10 m 3 Sm N. 3° V. 10 m 2, Sm N. 12° V. 5,5 m 3¼ Sm N. 21° Ø.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2878. Fyr tændt. East Rock. Cuba S.-Kyst. Paa East Rock tændes omtrent den 15de November 1909 et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Tre-Blink. Flammens Højde: 48 m. Synsviden: 19 Sm. Hvidt og rødt vandret stribet, 42 m høj Fyrbaake. 21° 39' N. Br. 81° 2' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2879. Vandstand. Rio Grande do Sul. Brasilien. Ved Rio Grande do Sul kunde Barren i Juli 1909 i 17 Dage, i August i 14 Dage og i September i 10 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 3,5 m.

2880. Fyr tændt. Los Vilos. Conchali Bay. Chili. Ved Los Vilos er paa NV-Hjørnet af V.-Pierens Hoved tændt et fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsviden: 1 Sm. Lyset er rødt fra S. 86° V. gennem V. til N. 28° V., hvidt fra N. 28° V. gennem N. til N. 86° Ø. 31° 54' S. Br. 71° 31' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2881. Møls forlængset. Fyr flyttet. Isola. Istrien. Østerrig-Ungarn. Ved Isola Havn er Mølen forlængset, det midlertidige røde, faste Fyr slukket, og det grønne, faste Fyr flyttet til det nye Mølehovod.

2882. Tønder udlagt. Nersine og Lussingrønde. Øen Lussin. En Fortøj-tønde er i 8,5 m Vand udlagt uden for Havneindløbet til Nersine. 44° 39' N. Br. 14° 23' Ø. Lgd.

En Tønde er i 45 m Vand udlagt uden for Havneindløbet til Lussingrønde. 44° 31' N. Br. 14° 30' Ø. Lgd.

møns Højde: 8 m. Synsvinden 10,3 Sm og Lysevnen 12 Sm for hvidt Lys: Synsvinde og Lysevne 8,3 Sm for rødt, 7 Sm for grønt Lys. Linsapparat af 5te Orden. Det vises fra et Graat, 10 m højt Tårn. 56° 34' 52" N. Br. 8° 34' 13" Ø. Lgd.

Før Tændingen kan Fyret brende til Forsøg. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 447 og 450. Fyr-Fort. Nr. 389 A og 393 A). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2018. Kjøbenhavn 1909).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2849. Speilapparat borttaget. Malinö. Sundet. Sverrig. Speilapparatet paa Fyrtaarnet paa Malinö V.-lige Ydernole, hvorved det Ø-lige Molehovod belystes, er borttaget. (Danske Lods, Side 289).

2850. Havnefyr flyttet. Simrishamn. Ved Simrishamn er det grønne, ydre Fyr flyttet til den nye Pter mellem den indre og den ydre Havn, og det røde Fyr til en Plads 108 m S. 70° V. fra det grønne Fyr. Flammens Højde: 8 og 12 m. Holdt overet leder de som hidtil fri S. om Grunden Nedjan.

2851. Baake optært. Västra Grisslövarne. Abo Distrikt. Botniska Bugt. Finland. En livid, trekantet, 4 m højt Steenvarde er opført paa Västra Grisslövarne. 60° 33' 36" N. Br. 20° 59' 54" Ø. Lgd.

2852. Baaker flyttet. Södra Kummelskäer. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. Baakerne paa Södra Kummelskäer, der bestaar af 7 og 5 m høje Mastes med Trekant, er flyttet og er nu overet i S. 87° V. og N. 87° Ø, hvilken Linie leder fri i Farvandet mellem Holmene Sandskär og Mullan. Vagreen N. for Mullan og den V.-lige Vager S. for Sandskär er indtaget. 59° 48' 41" N. Br. 29° 5' 48" Ø. Lgd. og 59° 48' 42" N. Br. 29° 5' 40" Ø. Lgd.

2853. Forandring i Afmærkning. Növa Bugten. Rusland. I Skibstærts Farvandet i Növa Bugten er de sorte Bøjer Nr. 3, 7, 10 og 12 omhyttet med røde Vagere og de hvide Bøjer Nr. 5, 8, 11 og 13 med hvide Vagere. Bøjerne i Galej Farvandet er omhyttet med Vagere. (Kort Nr. 155).

2854. Uddybning fuldført. Kejser Alexander III's Havn. Libau. I Indløbet til Alexander III's Havn er der nu i Fyrhøjen og i 10 m Afstand fra den her indad de røde Vagere og i 20 m Afstand her indad de hvide Vagere en Dybde af 9 m. Med Ø-lige Vinde kan der være 0,2 m mindre Dybde. (Kort Nr. 205).

2855. Lystønde inddraget. Schwennünde. Tyskland. Lystønden, som til Forsøg var udlagt i Ledelinien til Swinemünde, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2365. Kjøbenhavn 1909).

2856. Fyr tændt til Forsøg. Helligenheden. Mellem den 14de og 18de December 1909 tændtes Helligenheden nye, hvide, røde og grønne, faste Fyr til Forsøg. Det gamle, røde, faste Fyr vedbliver foreløbig at brende. (Kort Nr. 116, 125, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2434, 1908 og 769. Kjøbenhavn 1909).

2857. Lystønde flyttet. Kieler Fjord. I Kieler Fjord er Lystønden ved Losseshalsen flyttet til 54° 27' 18" N. Br. 10° 21' 0" Ø. Lgd. (Kort Nr. 125, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2513. Kjøbenhavn 1909).

2858. Afmærkning forandret. Flensborg Fjord. I Flensborg Fjord er Afmærkningen nu forandret, alle de ny udlagte Tønder ligger i 10 m Vand, undtagen Spirfonde C, der ligger i 13 m. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2792. Kjøbenhavn 1909).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2859. Dybde paa Barrer. Lister Tief. Eider og Fischer Balje. Tyskland. Ved Springtidss Lavvande og ved Middelt Højvande er Dybden paa Barrer i Lister

Tief henholdsvis 4,5 og 6,1 m, i Eider 3,5 og 6,2 m og i Fischer Balje, Ems, 0,7 à 1,1 m og 3,5 à 4,1 m.

2860. Fyrskibet »Amrumbank« atter udlagt. Iolgo Telegraph fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Amrumbank« atter udlagt paa Station.

2861. Tønde flyttet. Twielenfleth. Elben. I det S.-lige Bifurvand ved Twielenfleth er den røde Slumpkande a, nu Vindsemarke, flyttet og ligger i 2,2 m Vand, paa 53° 36' 14" N. Br. 9° 35' 27" Ø. Lgd. Den ligger vedvarende i den grønne Vinkel med Fornørkeiser i Twielenfleth Fyr.

2862. Fyr forandret. Røder Sand. Weser. Den Ø-lige, røde, faste Vinkel i Røder Sand Fyr er drejet 2° Ø.-efter. Ø.-Grænsen af Ledevinklen, der ligger op ad Weser, er, paa Grund af Tegul Plate's Tiltagen i Nærheden af sort Tønde 8, drejet ½° V. efter. V.-Grænsen af Bifuret, som ligger over Elben, er flyttet 3° V.-efter. Hovudlyret viser nu rødt, fast Lys fra S. 50° Ø. til S. 48° Ø, hvidt To-Lyn fra S. 48° Ø. til S. 38° Ø, og den hvide Ledevinkel ligger fra S. 38° Ø. til S. 36° Ø. Bifuret ligger nu fra N. 28° V. til N. 42° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2512. Kjøbenhavn 1909).

2863. Farvand forandret. Tønder flyttes. Wurster Farvand. Weser. De Wurster Farvand har forandret sig vel Solhøjen, skal de sorte Tønder 18 og 19 flyttes. Da Tønde 18 maa flyttes c. 300 m. V. efter, kan Eversand Ledelyrhine kun benyttes til N.-Grænsen for den nedre, røde Vinkel i Solhøjen Fyr, naar det havs i S. 72° Ø.

2864. Tønder flyttet. Ahne. Innenjæde. Paa Grund af Bøvsningen af Ahne er Tønde A/A flyttet til 53° 32' 0" N. Br. 8° 12' 10" Ø. Lgd. og Tønde A/B til 53° 31' 40" N. Br. 8° 12' 55" Ø. Lgd., begge i 4 m Vand. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2797. Kjøbenhavn 1909).

2865. Vrag. Vieland V. Holland. Vraget af Damperen »Wilma« ligger sunket V. for Vieland. Der er intet over Vandet. 53° 17' 37" N. Br. 4° 57" Ø. Lgd.

2866. Fyrskibene »Terschellingherbank« og »Haaks« atter udlagt. Fyrskibene »Terschellingherbank« og »Haaks« er atter udlagt paa Station.

2867. Midleridigt Fyr flyttes. IJmuiden. Det midleridige, hvide, faste Fyr paa en Baake ved det V.-lige Fyrtaarn ved IJmuiden er flyttet til Fyrtaarnet, indtil det nye, hvide, elektriske Fyr kan tændes. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 847. Kjøbenhavn 1909).

2868. Havnesignaler. Ostende. Belgien. Near Løbet til Ostende Havn ikke er frit, vises fremtidig om Dagen intet Tidevands Signal paa det Ø-lige Havnehøvd. Om Natten omhyttes Tidevands Signalet med et grønt, fast Fyr, og der gives intet Taagesignal med Klokke.

2869. Fyrs Lysvinkler. Killingholme. Humber. England. Killingholme hvide, faste Ledelyr ligger kraftigt over 5° paa hver Side af Fyrhøjen. Synsvinden: 12 og 9 Sm. 53° 39' N. Br. 0° 13' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2870. Lystønde flyttet. Villerville. Seine. Frankrig. Paa Grund af Farvandet's Forandring er den røde Lystønde Villerville, der viser grønt Lys med Eder-Fornørkeiser, S. for Baue du Rulter, flyttet 200 m S. hen. 49° 24' 44" N. Br. 0° 6' 52" Ø. Lgd.

2871. Baaker borttaget. Lystønder udlagt. River Clyde. Skotland. Møllelem Dumbarton Pter og Duinglass Castle udvides Løbet. Baakerne 3, Kbl N. 63° V. 2, Kbl N. 79° Ø. og 4, Kbl N. 86° Ø. fra Dumbluck Fyr borttages. Den 1ste December 1909 udlægges en Lystønde, Petty Roy Nr. 12, der viser hvidt Lys med Eder-Fornørkeiser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek., paa N.-Siden af Løbet, 2, Kbl N. 57° V. fra Dumbluck Fyr, og en Lystønde, Milton Nr. 13, der viser hvidt Lys

2883. Havnefyrtændt. **Vrboška, Øen Lesina.** I Vrboška Havn er paa Kajens Ø-Binde tændt et rødt, fast Fyr. Synsviddien: 1 Sm. 43° 10' N. Br. 16° 40' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

2884. Oplysning om Fyr. **Tour des Baleiniers (Roche des Baleines), Ile Sainte Marie, Madagascar Ø-Kyst.** Fyret paa Øen Tour des Baleiniers vises fra en sort og hvid vandret stribet Baake. Flammens Højde: 12 m. Synsviddien: 8 Sm. 17° 07' 27" S. Br. 49° 50' 35" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 599, Kjøbenhavn 1909).

2885. Oplysning om Fyr. **Nosy Iranja, Madagascar NV-Kyst.** Fyret paa Nosy Iranja vises fra et sort og hvidt vandret stribet, 18 m højt Tårn. Synsviddien: 20 Sm. 13° 35' 30" S. Br. 47° 49' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 695, Kjøbenhavn 1909).

2886. Fyr flyttes. **Mormugao, Portugisisk Indien.** Ved Mormugao Havn forlægges Bolgebrøderen. Fyret paa dens Yderende flyttes efterhånden som Arbejdet skrider frem. Ledemærket til Havnen er uforandret, Fyrene Chiculin og S. Jacinto overet.

2887. Forandring i Afmærkning. **Colombo, Ceylon.** Ved Colombo skal Ona Gala Tinde ombyttes med en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser. 6° 59' N. Br. 79° 50' Ø. Lgd. Kløkketønden ved det V-lige Indløb til Havnen, ved Ydereuden af Bolgebrøderens Forlængelse, skal ombyttes med en Lystønde, der viser rødt, fast Lys. 6° 57' N. Br. 79° 50' Ø. Lgd. Samtidig slukkes det grønne Ledelyr med Formørkelser for det V-lige Indløb. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 913, Kjøbenhavn 1909).

2888. Fyr forandret. **Colombo.** I Colombo Havn er det hvide, faste Fyr paa Guide Jetty ombyttet med to grønne, faste Fyr, lodret for hinanden. Flammens Højde: 7 og 5 m.

2889. Rev tændt. **Little Basses Ridge, Ceylon S-Kyst.** Ved Opmaalning er fundet et farligt Rev, der strækker sig e. 15 Sm SV. fra Little Basses Fyr. En 5 m Klippe, Lewin Rock, ligger ind for Mahagagabawu. Paa Dredalus Shoal er der kun 3 m Vand. Little Basses Fyr: 6° 24' N. Br. 81° 43' Ø. Lgd.

2890. Baaker til Opmaalning. **Irrawaddy River, Gulf of Martaban, Birma.** I December 1909 er Januar 1910 ligger til Brug ved Opmaalning en Del flydende Banker i Adgangen til Irrawaddy River langs 18 m Kurven mellem Aliguda Fyr og Baragua Fyrskib. Man skal holde sig vel klar af dem. Aliguda Fyr: 15° 41' N. Br. 94° 10' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

2891. Fyrskib og Lystønde udlagt. **Tg. Sambar, Borneo S-Kyst.** Fyrskibet »Sambar« er nu udlagt paa 3° 40' S. Br. 110° 19' Ø. Lgd., og Lystønden V. for Clempencia Bank paa 3° 22' S. Br. 110° 4' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2185, Kjøbenhavn 1909).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder	Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Begs Nr.	Tyskland:
R 37 a	Osisee, Deutsche Küste; Lübbecker Bucht. (Mit 1 Nebenkarte und 1 Plan). 1 : 50.000. 2,10 M.
R 35	Osisee, Deutsche Küste. Strander Bucht. 1 : 12.500. 2,40 M.
R 50	Nordsee, Deutsche Küste; Deutsche Bucht. (2 Blätter). 1 : 300.000. N.-Bl. 1,80 M. S.-Bl. 2,50 M. Nachtrag zum Segelhandbuch für die Nord- und Westküsten Spaniens und Portugals.

9./12. — G. Koch, Jørgensen, ank. Sharpness 14./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Tyne 14./12.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Newcastle 9./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Riga 11./12. — Urania, Clausen, ank. London 14./12.

Nordsøen. Nordlaud, Møller, ank. Libau 10./12. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Tyne 13./12. — England, Andersen, ank. Methil 11./12. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 14./12. — Rusland, Madsen, ank. Blyth 14./12.

Internationalt Dampskibs- & Bjergningskompagni. Annette Furness, Larsen, ank. Windau 8./12.

Europa. Europa, Hansen, ank. Riga 7./12. — Tyskland, Danstrup, pass. Reden 9./12. nordg. — Belgien, Nielsen, ank. Ostende 6./12.

Frem. Austa, Bagger, ank. Trondhjem 10./12. — Freja, Nielsen, ank. Malmö 16./12. — Vera, Thing, afg. Neufahrwasser 15./12. til Kjøbenhavn.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Korsør 15./12. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Leith 14./12. — Rimfaxe, Faber, afg. Riga 15./12. til Harwich. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Hartlepool 10./12.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Graugemouth 14./12. til Aarhus. — Allan, Nielsen, afg. Methil 14./12. til Kolding.

Thore. Perwie, Egidiussen, ank. Nordfjord 12./12. — Kong Helge, Olseu, ank. Isafjord 13./12. — Mjølner, Clausen, afg. Trapani 13./12. til Skotland. — Espana, Sandvig, ank. Eskefjord 13./12.

Nykjøbing M. Nykjøbing, Liemann, ank. Boness 14./12.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Storm, ank. Ibiqa 13./12. — Urda, Jacobsen, afg. Cadiz 6./12. til Rio Grande.

Rønne. Gudmund, Petersen, ank. Aarhus 5./12. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 7./12. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 7./12. — Argus, Holm, ank. Aarhus 8./12. — Freja, Bech, ank. Augustenborg 7./12. — Johannes, Jensen, ank. Liverpool 9./12. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Colberg 9./12. — Veset, Kofoed, ank. Faxø 10./12. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Vejle 11./12.

Svendborg. Ester, Petersen, ank. Kjøbenhavn 9./12. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Boston 9./12. — Erhardt, Larsen, ank. Hull 9./12. — Norden, Andersen, ank. Newport 10./12. — Pallesen, Jensen, ank. Kristiania 10./12. — Marie, Andersen,

ank. Bandholm 10./12. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Göteborg 9./12. — Jørgen Larsen, Larseu, ank. Dieppe 11./12. — Kristian, Jørgensen, ank. Burry Port 9./12. — Tritton, Nielsen, ank. Gravesend 10./12. — Martin Nilsson, Petersen, ank. Fowey 11./12. — Maagen, Jensen, ank. Havre 12./12. — Agnes, Kristensen, ank. Boslau 12./12. — Vera, Jensen, ank. Leith 12./12. — Ane, Jørgensen, ank. Leith 13./12. — Ludvig, Larsen, ank. West Wemyss 12./12. — Urda, Olsen, ank. Wemyss 13./12. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Aarhus 14./12. — Katrine, Hansen, ank. Newcastle 13./12. — Minerva, Fuglsang, ank. Dysart 13./12. — Daguy, Rasmussen, ank. Kjertemiunde 14./12. — Noh, Jørgensen, ank. Malmö 14./12. — Kruse, Nielsen, ank. Aalborg 12./12. — Severine, Jensen, ank. Kjøbenhavn 14./12. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Nykjøbing F. 14./12. — Ignatz Breum, Lund, ank. Ramsgate 14./12. — Alma, Hansen, ank. Kolding 15./12. — Valdemar, Andreasen, ank. Boness 13./12. — Confidence, Michaelsen, ank. Kiel 14./12.

Æro. Apollo, Albertsen, ank. Falkenberg 12./12. — Mangan, Mortenson, ank. Trapani 12./12. — Kiaua, Christensen, ank. Burntisland 12./12. — Neptun, Jensen, ank. Odense 12./12. — Alberttha, Kromann, ank. Faaborg 12./12. — Solon, Rasmussen, ank. Kjertemiunde 12./12. — Hosanna, Raahauge, ank. West Wemyss Red 12./12. — Juliane, Christensen, ank. Plymouth 12./12. — Veritas, Staugaard, ank. Norrköping 12./12. — Marstal, Hansen, ank. Aarhus 13./12. — Elise, Nielsen, ank. Karlskrona 13./12. — Smart, Christensen, afg. Ostende 10./12. til St. Davis. — Freya, Nielsen, ank. Rudkjøbing 13./12. — Dannebrog, Christensen, pass. Sejro 11./12. — Alf, Rasmussen, ank. Malmö 14./12. — Norma, Christensen, afg. Garston 13./12. til Gibraltar. — Arietis, Andersen, ank. Helsingborg 14./12. — Ægir, Petersen, er ank. til Rodvig. — Bonavista, Christensen, er ank. til Grenada. — H. C. Christenson, Frederiksen, anløb Barbados 13./12. f. o. — H. H. Petersen, ank. Paimpool 14./12. — Ansgar, Jørgensen, ank. Warberg 14./12. — Smart, Christensen, ank. Inverkeithing 13./12. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Flensburg 13./12. — Anne, Schmidt, ank. Flensburg 14./12.

INDHOLD:

Erhvervslivet og Ministeriet for Handel og Søfart. — Tilsynet med Sejlskibe. — Søforhør. — Ulykkesforsikringen for Søfolk. — Frøgtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

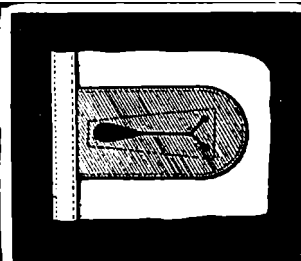
„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Uteøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre. — „Hansa“ Løsebjul.
„Lloyd“ Riste. — Splil. — Styremaskiner. — Pumper etc.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283



Ny Knaphuller i Olieøj

fra Olskind's Olieøjfabrik

Ny Opfindelse — Patent

Opfindelsens Vigtighed anerkendt af alle Autoriteter og Forbrugere.

Olskind: Kvalitet 1909 er slidstærk og tæt.

Tag ikke imod andre Mærker Olieøj.

Gand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup, Amager

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgere etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlhojtermann, Kjøbenhavn.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og slukkeste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre

Anden Side - - - - - 25 -

De øvrige Sider - - - - - 20 -

Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange

10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 98.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 21. December 1909.

16. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschul 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 Prislister.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning
Eneforhandler af **Taufrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«



Skibshypothekbanken
Filial af hollandsk Bank Chr. IX's Gade 5
i København Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

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.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
pantager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 - 1735.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taeste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 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.

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

Rahtjens originale Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40, Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Nederlandsche Scheeps-Hypothekbank** **Prioritetslaan i Skibe**
paa favorable Vilkaar

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, 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, 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.

Frederik Hansen

Skive.

Skibsproviantering.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsprovianterin
Telefon 4922
Brødfabrikker

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørgeres.

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.

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 466 & 500.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp- skibe, indgivet med Damp- kran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

HELGE STABELL

Skibsingeniør
Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.
Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Viggo Jensen & Co.

Patent af Motorfløjter an- befales herved, er enkel og let anbragt til enhver Mo- tor, giver til enhver Tid et ligesaa udfyldende Signal som enhver Dampfløjte.

Indhent Tilbud og De vil gratis blive besvaret omgaaende.

Strandvej 16, Aarhus.
Telefon 2437.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter

de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copensure

Telefon-Nr.
42

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte Efterretninger for Søfarende in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvæsenet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavn, d. 21. December 1909.

Sø- og Handelsretten. Den 14. ds. foretoges der Valg af 7 handelskyndige og 5 søkyndige Medlemmer til Sø- og Handelsretten.

De 6 fratrædende handelskyndige Medlemmer. Grossererne O. A. Wandel, A. P. Petersen, P. V. P. Petersen, Chr. Kampmann, J. J. Krüger og cand. jur. C. F. A. Boisen, genvalgte, og for et Tidsrum af to Aar valgtes i Stedet for Veksellerer A. F. Lamm, der fra 1. Januar n. A. er fritagen for Resten af sin Funktionstid, Vinhandler Adamsen (af Firmaet Stausholm).

De fem fratrædende søkyndige Medlemmer. Kommandør P. C. Bræstrup, fhv. Skibsfører Hein, Kommandør C. F. Mægaard, fhv. Skibsfører, Grosserer V. Larsen og fhv. Skibsfører J. Th. Hagedorn, genvalgte.

Engelsk Skibsreder død. Den 13. December afgik den bekendte, engelske Skibsreder Sir Alfred Jones i Liverpool ved Døden i en Alder af 64 Aar. Den Afdøde var en »selfmade« Mand, der ved sin overordentlige Energi, sit skarpe Forretningsblik og sin utrættelige Flid havde arbejdet sig op til en af de mest fremragende Stillingen mellem Englands store Skibsredere. Sir Alfred Jones interesserede sig desuden i høj Grad for Bomuldsdyrkning i de britiske Besiddelser samt Import af Bananer til England. Denne Banan-Import skaffede den store Arbejderbefolkning et sundt og billigt Næringsmiddel samtidig med, at Dyrkningen af Bananerne ophjalp de vestindiske Øer. Sir Jones bragte store, pekuniære Ofre for at bekæmpe de ødelæggende Tropesygdomme, som mange Steder er en Svøbe for den hvide Mand og ødelægger den indfødte Befolkning. Et engelsk Blad betegner Sir Alfred Jones som vor Tids mest fremragende Skikkelse indenfor Skibsfartsverdenen og hans Død som et Tab for England. Han var Præsident for Liverpools Handelskammer, Konsul for Kongostaten, Medlem af Liverpools Magistrat, Kollegiat ved »Jesus College« i Oxford, Stifter af »Liverpool Skole for tropisk Lægevidenskab«, Formand for »Bank of British West Africa« og Præsident for »Britisk Bomuldsdyrknings Selskab«. Som Reder var han knyttet til Ledelsen af »The British and African Steam Navigation Company«, »Elder—Dempster Shipping«, »Elders and Fyffes« og »The Imperial Direct West Indian Mail Company«.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 18. December.

Danske Farvande.

(Seneste Ismeldingsdata er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes først, naar Isforholdene forandres.)

Odense (17.). Havnen, Kanalen og øvre Del af Fjorden tynd Fastis. Skibsfarten vanskelig: for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Sundsvallfjord. Svartviksbugt og Alnösund til Johannedal isfri. Isrende til Vifstavarf og Eriksdal.

Gefle. Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe. Rende holdes aaben med Isbryder. Skutskär og Harnäs tynd Fastis.

Örskär. Søen isfri. Øregrundsgrepen og Sjø- og Kvadderis. Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

Tyske Farvande.

Memel. Søen isfri. Reviret Drivis. Skibsfarten vanskelig: for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Pillau. Søen isfri. Havnen løs Sjø- og Kvadderis. Reviret Skibsfarten vanskelig: Sejlskibe Bugserhjælp.

Neufahrwasser. Søen isfri. Weichsel tynd Fastis. Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere.

Swinemünde. Strømmen spredt Drivis. Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe. Inderhavnen tynd Fastis. Reviret spredt Drivis og sammenpakket Sjø- og Kvadderis. Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

Ny russiske Søkort. St. Petersburg, 15. December. (Ritz. Bur.) Marineministeren og Handelsministeren har nedsat en særlig Kommission til Revision af Søkortene over Østersøen og Ladogasøen. Anledningen til dette Skridt har dels været de mange Skibssulykker i Østersøen, dels den Kendsgerning, at det ved en af Torpedobaade foretagen Fart til Ladogasøen viste sig, at man ikke havde nøjagtige Søkort over denne.

Forulykket Passagerdampere. Den i dette Blads Nr. 74 for 28. September d. A. omtalte engelske Dampere »Waratah«, der i Slutningen af Juli Maaned afgik fra Durban, paa Vej til England fra Australien, med c. 300 Passagerer og Besætning og siden da har været sporløst forsvundet, maa nu desværre anses som tabt. Idet Skibets Rederi fornylig har faaet Meddelelse fra sine Agenter i Cape Town om, at Damperen »Sabine«, som i to à tre Maaneder har været paa Tugt for at søge efter det savnede Skib, nu er vendt tilbage uden at have opnaaet noget Resultat.

Udenrigsministeriet meddeler:

Rapporteret Skib. En engelsk Kaptajn, O. Ellefsen, Fører af S/S. »Dixie«, har til det danske Konsulat i London d. 14. ds. meddelt, at han den 10. ds. paa 46° 8' N. Brd. og 6° 55' V. Lgd., Vest for Greenwich, har passeret dansk Skonnertskeib med Kendingssignal N. L. T. R. (»Merkur« af Marstal). Skibet ønskede sig rapporteret.

Sø- og Handelsretsdomme.

S. S. Nr. 92/1909, afsagt den 7. December 1909, Fisker F. V. Reknagel af Korsør mod E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise

Tirsdagen den 26. Januar d. A. om Morgenen grundstødte den engelske Dampere »Straits of Menai« af Glasgow paa Landgrunden paa Nordsiden af Sprogø og stod med Stævnen vendende omtrent mod Syd lige mod Land. Kl. c. 7½ om Aftenen ankom Svitzers Dampere »Frederikshavn« og lagde sig for Anker i Nærheden af Havaristen: Kaptajnen gik om Bord paa denne, og der afsluttedes Bjergningskontrakt. »Frederikshavn« lettede derpaa Anker, gik ud i nordlig Retning for »Straits of Menai« lod Styrbordsanker falde og løb Ankerkæden ud i Retning ind mod Havaristen. »Frederikshavn« svingede derefter rundt saaledes, at Agterenden kom til at vende ind mod den engelske Dampers Agterende med c. 160 Favnes Mellemrum. førte en Slæber over og begyndte Slæbningen.

Kort efter kom Citanten, Fisker F. V. Reknagel af Korsør, som havde Torskeruser staaende ved Nordsiden af Sprogø, ud for at røgte disse. Efter den af ham og hans Son afgivne Forklaring havde han, der havde Ruserne staaende i to parallelle Rækker, gaaende fra Nord til Syd, haft 18 Ruser i den vestligste Række og 24 i den østligste. Af den vestligste Række, som ikke stod mere end c. 50 Alen Øst for »Straits of Menai« og »Frederiks-

havn«, var kun de 8 nordligste paa Plads, de to midterste hang i sønderrevet Stand paa Slæberen mellem de to Skibe, og de 8 sydligste var sporløst forsvunden. Efter Citantens videre Fremstilling fik han af en til Stede værende Fisker at vide, at denne havde set det Mærke, som havde afmærket den sydligste Ende af Rækken, i »Frederikshavn«s Skruevand. Efter Samraad med »Frederikshavn«s Fører, flyttede Citanten sine Ruser længere mod Øst, saaledes at den ubeskadigede Række af 24 Ruser, der havde staaet c. 60 Alen Øst for den anden Række, kom til at staa nærmest Skibene et Hundrede Alen fra disse, medens han satte de 8 tilbageværende Ruser af den anden Række endnu østligere.

Det lykkedes ikke »Frederikshavn« alene at bringe »Straits of Menai« flot. Bjergningsskibene »Valkyrien« og »Helsingør« kom i de følgende Dage til Stede tilligemed Lægtene og Lossemandskab. De tre Bjergningsskibe slæbte dels hver for sig, dels samtidig. Fredag d. 29. og Lørdag den 30. havde »Helsingør« for sit vedkommende sit Anker ude, dels i NØ., dels i NØ. til N. for Havaristen, snart med 150 Favne Kæde, snart med noget mindre, og med sin Slæber gjort fast i Havaristens Forskib. En Tid var »Helsingør« beskæftiget med at hive store Sten bort, som laa ved Havaristens Bagbords Side. Den 30. Januar kom Skibet flot og gik til Svendborg.

Citanten, som ved Skrivelse, dateret den 31. Januar, skriftlig anmodede Bjergningsentreprisen om at erstatte ham de 8 forsvundne og de 2 sønderrevne Ruser med 10 Kr. pr. Sik. og tabt Fortjeneste med 30 Kr., opdagede — efter sin Forklaring — senere, at der af Rækken paa 24 Ruser kun stod de 4 nordligste og de 12 sydligste tilbage, medens de 8 mellemliggende dels var forsvunden, dels sønderreven. Idet han gik ud fra, at det var Helsingør«s Kæde, der havde forvoldt denne Skade, forlangte han ogsaa 10 Kr. for hver af disse Ruser og yderligere 30 Kr. i tabt Fortjeneste. Bjergningsentreprisen, som ikke — navnlig ikke efter at Citanten først kun havde forlangt Erstatning for 10 Ruser — turde gaa ud fra, at der virkelig af Entreprisens Skibe var ødelagt saa meget som af Citanten hævdede, nægtede at betale Beløbet.

Citanten har derefter efter opnaaet Bevilling til fri Proces anlagt nærværende Sag, hvorunder han har paa-staaet de Indstævnte Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise dømt til at betale ham de foran omtalte Beløb af ialt 240 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har erklæret, at de ikke uden et vist Bevis for, at det er Entreprisens Baade eller Redskaber, der har forvoldt en saadan Skade, kan indlade sig paa at erstatte den. Det hænder altfor ofte, at der samtidig med en Stranding og en Bjergning sker Skade paa Fiskeredskaber, uden at denne Skade er forvoldt af Bjergnerne. Skaden kan være forvoldt af det strandede Skib eller skyldes de Vejrforhold, der har hersket under Strandingen. De har derfor paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Et stort Antal Fiskere, som medvirkede under Bjergningen, har afgivet Forklaring til et Par Politirapporter.

Under Sagen har Citanten selv givet Møde i Retten sammen med et Par Fiskere, der har afgivet Forklaring som Vidner, ligesom »Frederikshavn«s Fører har afgivet Vidneforklaring.

Retten kan efter Fremkomsten af de nu foreliggende Oplysninger ikke gaa ud fra, at det er Strøm eller Sø, der har borttaget eller ødelagt noget af de omtalte Redskaber. At der virkelig er bortkommet eller ødelagt ti af den første Række og senere otte af den anden, er ikke oplyst ved andet end Citantens og dennes Søns Angivende, men efter Omstændighederne og under Hensyn til, at det i Almindelighed vil være umuligt at føre fuldt Bevis i slige Forhold, maa Retten gaa ud fra Rigtligheden af disse Angivender.

At de ti Ruser i den Række, der oprindeligt stod vestligst, er beskadiget den 26. Jan. og de otte andre den

29. eller 30., maa Retten anse for utvivlsomt. At det er »Helsingør«s Kæde, der har forvoldt Skaden paa de sidstnævnte Ruser, og at Skaden kunde være undgaaet, hvis »Helsingør« havde set sig nøje for eller forhørt sig hos de Fiskere, der var kommen til for at være behjælpelig med Bjergningen, maa Retten ligeledes gaa ud fra. At samtlige Ruser har været lovligt afmærket, maa efter det foreliggende antages. Hvad de ti først ødelagte Ruser angaar, er det givet, at »Frederikshavn« den 26. om Aftenen har manøvreret paa den foran omtalte Maade i Nærheden af disse Ruser, at en Baad er gaaet fra »Frederikshavn« til »Straits of Menai« med Slæberen, og at to af Ruserne senere fandtes hængende ved denne Slæber. Det er vel ikke bevist, at det er »Frederikshavn« eller dens Slæber, der har borttaget alle ti Ruser, og det er navnlig ikke positivt godtgjort, at ikke nogen Del af Skaden skyldes »Straits of Menai«, men under disse Omstændigheder maa Retten, navnlig under Hensyn til Vanskeligheden ved at fremskaffe fuldt Bevis om Forhold som de foreliggende, være tilbøjelig til at lægge Ansvar for alle ti Ruser paa »Frederikshavn«.

De Indstævnte har nu, navnlig under Hensyn til, at »Frederikshavn« kom til Strandingsstedet i Mørke, hævdede, at Skaden ikke kan betragtes som »Frederikshavn« tilregnelig. Den paapegede Omstændighed findes imidlertid ikke at kunne frilæge de Indstævnte for Erstatningspligt. En Bjergningsdamper maa efter Omstændighederne være berettiget til — naar det er nødvendigt for at udføre en Bjergning — forsælligt at beskadige Fiskeredskaber, men disse maa da erstattes af Bjergningsselskabet eller det hjærgede Skib. Det samme Synspunkt findes at maatte føre til, at der maa gives Erstatning for den Skade, der forvoldes i Mørke, naar en Bjergningsdamper for ikke at spilde Tid løber ind om Natten et Sted, hvor der kan forudsættes at staa Fiskeredskaber og derved kommer til at beskadige disse Redskaber.

De Indstævnte vil herefter være at dømme efter Citantens Paastand, og saaledes at de tilpligtes at betale det Stempel og de Gebyrer, der skulde have været erlagt, saafremt Sagen ikke for Citantens Vedkommende havde været beneficeret samt i Salær til Citantens beskikkede Sagfører 50 Kr.

En Henstilling til Fyrvæsnets.

Vi har modtaget følgende:

Som omtalt i *Dansk Søfartstidende* forlod Fyrskibene »Vyl« og »Graadyb« deres Stationer under Stormen i December, paa Grund af at deres Fortøjninger sprængtes. For førstnævnte Skibs vedkommende er noget lignende sket tidligere under Isforhold. Naar saadant indtræffer, er disse Fyrskibe prisgivet Vind og Strøm, hvorimod de, saafremt de var forsynet med Skrue og Dampkraft, eventuelt kunde klare sig. I den Anledning tillader jeg mig gennem disse Linier at henstille til Fyrvæsnets velvillige Overvejelse, om det ikke vilde være formaalstjenligt at gøre et Forsøg med at forsyne et af de nævnte Fyrskibe paa Vestkysten med Skrue og forøget Dampkraft? — saavidt mig bekendt har disse Fyrskibe nemlig Dampmaskine til Ankerspil og Taageapparat allerede nu.

At flere svenske og amerikanske Fyrskibe er forsynet med Dampkraft og Skrue, skal jeg ved denne Lejlighed ikke undlade at pege paa, ligesom at disse Foranstaltninger har vist sig formaalstjenlige i flere Tilfælde.

Om denne min Henstilling blev taget under Overvejelse og bragt til Udførelse, vilde det vistnok have gavnlige Følger under saavel Is- som Stormforhold.

Merkantil.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Minetømmer fra Memel.

Blandt de utallige Beregningsmaader, der fra Tid til anden indføres af Eksportørerne i Trælbranchen, kan følgende nævnes som en af dem, der har stor Udsigt til at blive populær blandt Eksportørerne, hvis Rederne ikke sikrer sig i Form af højere Fragt eller tilsvarende mindre Stander.

Et Charter-Party indeholdt følgende Klausuler:

... volle und bequeme Ladung, bestehend in incl. Decklast *Grubenhölzern* in Längen von $2\frac{1}{4}$ und $4\frac{1}{2}$ Meter aus dem Wasser und/other aus Leichtern und/other vom Lande . . . Fracht, prompt und bar: M. 24. — geschrieben: Vierundzwanzig Mark Deutsche Reichswährung pro eingennommenen Standard von 165 Cubicfuss engl. Mass laut Feststellung des Zollvereidigten des Tilsiter Messamt. Der Dampfer übernimmt die Verstanung der Grubenhölzer in die Rhienschiffe in Rotterdam oder vergutst den Befrachtern hierfür zwanzig Cents pro Tonne.

Die Ladung wird in Memel so schnell der Dampfer laden kan nach Usance frei an Bord gegeben, und am Loschplatz in so schnell der Dampfer löschen kan.

Konnossementerne lød paa:

»37,201 Stück Grubenhölzer enthalten 2,175,198 Festmeter laut Aufmass der Tilsiter Holz-Messamt = 76,784 cbf. engl. davon an Deck 13,871 Stück«.

Allsaa havde Skibet kun lastet $465\frac{50}{100}$ Stander efter ovennævnte Beregningsmaade, og det plejer med samme Dækslast og Dybgang at laste 705 op til 720 St. Petersborg Stander D/B. Hvorledes kan en saadan Difference frenkomme? — Jeg har med Møje samlet nedenstaaende, da de fleste i Memel anstillede sig uvidende om, hvad der skulde forstaaes ved »Tilsiter-Messamts« Maal.

Der har tidligere ofte været Uenighed mellem russiske og tyske Træl-Eksportører om Maalet af de Trævarer, der i Flaader førtes fra Rusland til Memel for at udføres derfra; for at gøre en Ende paa disse evindelige Disputer blev Tilsiter Zollvereidigte Messamt oprettet, den maaler alt Træ og leverer et Slags Certifikat med hver Flaade, hvorpaa baade Stykketal og Maal er anført, og disse Certifikater tjener til Basis for Toldafgifter og Forholdene mellem Eksportørerne. Træet bliver opmaalt, og dels virkelige Kubikindhold af Træ bliver angivet i »Festmeter«, altsaa en solid Træblok paa en Kubikmeter. Naar nu samme Træ fremtræder i Form af forholdsvis lange, tynde, runde Stykker med Knaster og Krumninger, ulige tykke i begge Ender, er det klart, at det vil tage meget Rum op og alligevel trykke Skibet ned, da det lastes fra Vandet og jo hurtigt kan blive gennembrængt deraf.

I dette Tilfælde optog Lasten 106,525 Kubikfod i Rummet og 47,300 paa Dækket, der er altsaa til hver af ovennævnte Stander à 165 Kbf. brugt 330,6 Kubikfod Plads, uaglet Længderne kom ret godt ud, og Stuvningen var upaaklagelig. Der er saa godt som ingen af den korte Længde, de er alle omkring de $4\frac{1}{2}$ Meter; adskillige Skibe lader derfor meget Rum paa den Konto. Med andre Ord denne Beregning giver kun, med et moderne Skib, c. 65 pCt. Indtagende imod Deals and Battens. Dette er de Vedkommende selv at oplyse Forholdene.

Skibet skal selv besørge Minetømmeret stuvet i Lægtene i Rotterdam. — kan eller vil nu Lægtene ikke tage rask imod, og man klager over den langsomme Losning, hedder det straks: ja men, kære. De skal jo selv besørge Stuvningen. saa det bliver virkelig Deres egen Sag.

Føjes nu til, at Lastepladsen bestaar af en Pæleindhegning ude i Vandet, hvortil man daarlig kan fortøje, og at flere Skibe har maattet betale store Beløb for Skade, de siges at have forvoldt paa disse Pæle. saa vil enhver, der slutter for den Slags Laster fra Memel, gøre vel i, i

Tide at overveje Forholdene og beregne stig Fragt derefter.

Jens Kusk Jensen.

Trælaster til Aleksandria.

G. Stagni & Sønners Certepartiform.

Firmaet G. Stagni & Sønner vil være vel kendt for de fleste Redere, som har haft Skibe med Træl til Aleksandria. For nogle Aar tilbage maatte Foreningen anlægge en Række Sager mod dette Firma for at faa Erstatning for Ophold, der var voldt Skibene under Losning af Træl. Foreningen havde i hine Sager Held med sig, og Firmaet maatte betale store Summer i Erstatning. Senere har Foreningen haft med Firmaet at gøre i forskellige Sager angaaende Fordringer for Manko. Den sidste Sag, Foreningen har faaet tilsendt, er af en saa alvorlig Art, at denne mener allerede nu at burde henlede Opmærksomheden derpaa for at advare Medlemmerne.

Et norsk Skib lastede Sparrer til Stagni & Sønner fra tre forskellige Pladser i Østersøen. Det viste sig ved Udløsningen, at der blev udleveret 79 Sparrer mere end efter Konnossementerne; ikke destomindre forlanger Stagni & Sønner en Erstatning paa £ 1000.00, idet de paastaar, at Maalet ikke er i Orden, og at Mankoen er saa stor, at Værdien deraf løber op til den nævnte Sum. Konnossementerne er ikke bleven forelagt Foreningen, og den kan derfor ikke endnu med Sikkerhed sige noget om, hvorledes disse er undertegnet af Kaptajnen; givet er det i alle Tilfælde, at det jo er ganske urimeligt, at et Skib, som udleverer det rigtige Stykkeantal, skal have noget Ansvar for en Specifikation af Lasten paa Konnossementernes Bagside, hvis Rigtighed Kaptajnen jo umulig kan kontrollere. Der findes i den Form af Certepartiet, som Firmaet G. Stagni & Sønner benytter følgende Klausul:

»The Master to sign clean bills of lading drawn in accordance with this charter and with specification endorsed, stating exact quantities and dimensions received on board and proportion shipped in holds and on deck«.

En saadan Klausul burde efter Foreningens Mening aldrig akcepteres. Rederne vil let kunne faa Ansvar, hvis Kaptajnen paa Grundlag af denne Klausul tvinges til at skrive under paa Konnossementerne paa en saadan Maade, at han dermed ogsaa overtager Ansvar for Specifikationen. Hvorvidt noget saadant har fundet Sted i denne Sag kender Foreningen endnu intet til, men det forekommer den, at naar en saadan Fordring stilles til Kaptajnen, vil han paa Grundlag af denne Klausul vanskelig kunne nægte at efterkomme den, og vi gaar ud fra, at en Kontrol med Hensyn til alle de Maal, som angives i Specifikationen praktisk talt er udelukket; vi maa derfor paa det mest indtrængende advare mod at akceptere et saadant Certeparti.

Hr. Handelsstipendiat Herman Nielsen i Aleksandria har allerede gennem Oplysningskontoret henledet Redernes Opmærksomhed paa denne Klausul; Hr. Nielsen henleder samtidig Opmærksomheden paa en af Appelretten i Ægypten afsagt Dom, hvorefter det blev antaget, at Rederiet ikke havde noget Ansvar for de paa Bagsiden af Konnossementet angivne Dimensioner, naar disse ikke var undertegnet af Skibets Fører. Dette er jo ganske rimeligt og naturligt, men det vil forstaaes, at der er en vis Risiko, hvis Konnossementernes Tekst, som underskrives af Kaptajnen, indeholder Klausulen »as per specification on the other side« eller lignende. Den Omstændighed at Befragtere og Modtagere er samme Firma burde naturligvis i ethvert Tilfælde bevirke, at Rederiet er fri for ethvert Ansvar, naar al den modtagne Last ogsaa er udleveret.

Custom's measure delivered.

S/S. »Alexander Shukoff« lossede i Antwerpen en Ladning Fyrrebjælker. Modtageren var Hr. Charles

Vermeiren i Ghent. Fragten skulde i Følge Kontrakten betales pr. Kbm. »custom house measure delivered«. Modtageren vilde kun betale Fragt af 696 Kbm., medens han, efter hvad der meddeltes Foreningen, havde maaltet betale Told af et Kvantum paa 765—770 Kbm., uden at der dog foreligger noget Bevis herfor, idet Modtageren har vægret sig ved at udlevere Toldbodens Certifikat, og man savnede Midler til at tvinge ham dertil. Sagen blev overtaget af Foreningen og indbragt for Tribunalen i Antwerpen, der har afsagt Dom i Modtagerens Favor. Tribunalen gaar ud fra, at Udtrykket »custom house measure delivered« ikke betyder den af Toldboden foranstaltede Maaling, men betyder den af Parterne, nemlig Skibet og Modtageren, foranstaltede Maaling foretaget efter de samme Regler, som Toldboden benytter for Beregning af Maalet. Det er gentagne Gange ved Tribunalerne i Belgien fastslaaet, at naar der ikke fra Skibets Side træffes Aftale med Modtageren angaaende Maalet eller bliver foranstaltet en fælles Maaling, saa maa det opfattes saaledes, at man fra Skibets Side derved paa Forhaand har anerkendt den Maaling, som Modtageren foranstalter.

Det fremgaar af Dommen, at man i dette Tilfælde lægger Vægt paa, at Skibets Mægler begyndte at opmaale Lasten i Forening med Modtageren, men at han fik Ordre til at standse denne Maaling, fordi det forsinkede Skibets Ekspedition alfor meget. Tribunalen ser aabenbart heri et Udtryk for, at Kaplajnen og hans Mægler har foretrukket at overlade det til Modtageren selv at besørge Maalingen ved Skibets Side.

Det forekommer Foreningen, at meget kan siges til Fordel for den Opfattelse, at Kaplajnen, som uden at bekymre sig om Maalingen udleverer Lasten, derved maa antages stillende at have underkastet sig Resultatet af den af Modtageren iværksatte Maaling. Dette følger simpelthen deraf, at naar der kun er foretaget Maaling af en af Parterne, og der ikke foreligger nogen anden Maaling, saa maa man holde sig til Resultatet af den Maaling, som foreligger, men heraf følger ogsaa, at Reglen ikke bør anvendes i Tilfælde, hvor der foreligger en af Toldboden iværksat Maaling, idet der da synes al mulig Grund til at foretrække Toldbodens Maal for Modtagerens. Tribunalen indlader sig slet ikke paa Spørgsmaal om Toldbodens Maaling, idet det gaar ud fra, at dette ingen Betydning kan have overfor den af Modtageren selv foretagne Maaling. Sagen lærer i alt Fald Skibsførere, at de bør paa Forhaand træffe Aftale med Modtageren om, at der skal betales Fragt efter det samme Maal, som der betales Told for, hvis da ikke Skibsføreren foretrækker selv at kontrollere Maalingen eller iværksætte en fælles Maaling med Modtageren, hvilket sidste jo er det sikreste, men visse ogsaa det kostbareste og mest tidsspildende.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet staar Markedet i Stilstandens Tegn, og der er i den forløbne Uge kun sluttet ganske enkelt Fragt fra Vestsverig, medens der ikke har været Ladninger fremme fra de øvrige Lande, og nogen Forandring heri kan ikke forventes i Juleugen. Rederne har saaledes ikke andet Valg end Oplægning. I Forudbefragninger er sluttet enkelte Fragter for Sommeren til saa lave Rater, at man ikke skulde tænke sig Muligheden af, at nogen Reder vil give Tonnage dertil og dermed tillige ganske ødelægge Raterne for det kommende Aar.

Returfragter Vest fra holder sig saa nogenlunde uforandrede, ganske vist er der færre Kulfragter, men dette

opvejes med nogle flere Foderstoffer, ligesom der er færre Sejlere i Fart, saa at der fremdeles kan placeres til ret tilfredsstillende Rater.

Angaaende de mindre Skibe har Tyskland for enkelte Pladsers Vedkommende været endnu fastere siden forrige Beretning; saaledes byder Stralsund for Havre 7 Mk. og for Rug 6 Mk., ligesom Rostock slutter for Havre til 6 Mk. Udelukket er det ikke, at Raterne i denne Uge kan komme lidt højere endnu, da der skal være flere Ladninger i Markedet med Afskibning i December, og Tilbud af Tonnage er for Tiden mindre af Hensyn til Helligdagene. Colberg sluttede 6 Mk. ligeledes for Rug. Danmark havde i forrige Uge nogle Ladninger Hvede fra Provinserne, saaledes sluttedes Stege/Vejle 16 Øre, Svendborg 14 Øre, og fra Kjøbenhavn sluttedes for Hvede til Landskrona 9 Øre, Svendborg 11 Øre, Randers 17½ Øre. Fra lossende Dampere er der endnu nogle Laster i Markedet fra Kjøbenhavn til Provinserne, men det er gennemgaaende Partier paa 108 Tons.

Havarier og Forlis.

Laura Marie, Fiskekutter af Frederikshavn, er d. 18. ds. paa Rejsen fra Frederikshavn til Landskrona med en Ladning Fisk, strandet udfor Nyhamn.

Cito, Skonnert af Logstor, har d. 18. ds. paa Rejsen fra Risør til Stettin med en Ladning Papirmasse udfor Nakkehoved kollideret med et Sejlskib. »Cito« fik en Del Skade og stod ind til Helsingør for Undersøgelse.

Skagen, 17. December. (Ritz. Bur.) Tremastet Skonnert »Niels« af Marstal, Kaptein V. Caspersen, paa Rejse fra Sunderland til Rostock med Kul, er i Aftes Kl. 8 strandet i tæt Taage Vest for Gl. Skagens. Besætningen, 16 Mand, blev bjerget i Land af Gl. Skagens Redningsbaad.

Skagen, 18. December. (Ritz. Bur.) Tremastet Skonnert »Niels« af Marstal er nu bragt flot af Skagens Bjergelav.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med en ny Fragtdamper, »Glückauf«, bygget paa Flensborg Skibsbygningssekskabs Værft for Regning Kul-Handelssekskabet i Flensborg, foretoges der fornylig Provetur. Deene gav i enhver Retning fortreffelige Resultater.

Skibet er forsvnet med Vandballasttanke, Dobbeltbund, For- og Agterpoak, samt Topsidetanke (Cantilevertanke) efter Sir Raylton Dixou & Co's Patent. Disse sidste i Forbindelse med meget store Luger gør Skibet til »Selvtrimmer«.

Skibet er bygget til højeste Klasse i Germanischer Lloyd og har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 309', største Bredde 42' 6", Dybde 21' 5" og en Lastevne paa c. 3,550 Tons; men Skibets Netto Tonnage udgør, paa Grund af Cantilevertankene, kun 1213,48 Reg.-Tons.

Aalborg, 15. December. (Ritz. Bur.) Tremastet Skonnert »Strathorn« af Larvik, der for nogen Tid siden strandede udfor Understed ved Søby, blev i Dag ved Auktion solet med Ladning, 369 Tons Knl, til Kolmand K. P. Larsen af Læsø for 1070 Kr.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik i Nakskov

Faas i alle Skibsprovinseringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Høstemejlestræde 6, Kbh. Telefon 6936

Eneste Specialitets-Værket for
Cocos-Trosser i alle Dimensioner
Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulfport 7./12. til River Plate. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Mostaganem 18./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Larne 14./12. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Civitta Vecchia 14./12. — Holmer Møreh, Thorsue, ank. Piræus 10./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Neapel 9./12. — Pawel Andrejef, Tanuehek, ank. Riga 1./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Blyth 13./12. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 12./12. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 11./12. til Reval. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Antwerpen 17./12. til Emden. — Nowa, Dahl, ank. Braile 14./12.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Peterhead 16./12. — Nautik, N. Nielsen, afg. Esbjerg 17./12. til Graugemouth. — Nordsoen, Skou, ank. Havre 17./12. — Gerda, Iversen, ank. Ipswich 16./12. — Ellen, Hansen, afg. Llaueley 18./12. til Harburg. — Fylla, Christensen, ank. Esbjerg 17./12. — Cito, Jepsen, afg. Boness 17./12. til Esbjerg. — Napoli, Brinch, ank. Wismar 17./12. — Bodil, Uldal, ank. Esbjerg 18./12. — Dagmar, Mikkelsen, afg. Emden 17./12. til Palma. — Alfa, Lauritsen, afg. Lorient 18./12. til Avonmouth. — Laura, Pedersen, afg. Windau 17./12. til Rouen. — Norma, Schiff, afg. Methil 18./12. til Esbjerg. — Hebo, Gregersen, afg. Skutskar 15./12. til Teignmouth. — Inger, Sørensen, afg. Hull 16./12. til Stettin. — Johanne, Thøgersen, ank. Liverpool 16./12. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Nakskov 16./12.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Kotka 17./12. — Nelly, Clausen, ank. Dublin 14./12. — Fanny, Eriksen, ank. Honfleur 10./12. — Lilly, Nielsen, afg. Santander 15./12. til Rotterdam. — Alexy, Lorentzen, ank. Tregnier 18./12. — Dagny, Sørensen, ank. Aalborg 17./12. — Mary, Bang, pass. Kejser Wilhelms Kanal 14./12. for Silloth.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Riga 14./12. — Brattingsborg, Suonsou, afg. Spezzia 15./12. til Huelva. — Flynderborg, Andersen, ank. Kjøbenhavn 16./12. — Fredensborg, Fischer, ank. Riga 12./12. — Frederiksborg, Sørensen, ank. Genua 17./12. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Dunkerque 14./12. — Konborg, Jensen, ank. Newport News 16./12. — Rosenborg, Schultz, ank. Grangemouth 15./12. — Skanderborg, Jensen, ank. Rotterdam 8./12. — Stegelborg, Lund, afg. Boness 16./12. til Stettin. — Stjerneborg, Lund, afg. Newport 11./12. til Marseille. — Søborg, Hansen, ank. Libau 12./12. — Uranionborg, Schmidt, afg. Riga 15./12. til Ghent.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldberg, Ørbeck, ank. Huelva 18./12. — Klampenborg, Winther, afg. London 19./12. — Marselisborg, Larsen, ank. Sunderland 7./12. til Buenos Aires. — Silkeborg, Pedersen, afg. Sunderland 18./12. til Kjøbenhavn. — Skodsborg, Agerlin, ank. Konigsberg 16./12. — Ulfborg, Møllerup, afg. Rotterdam 19./12. — Vordingborg, Palsbo, ank. Rotterdam 10./12.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. Methil 18./12. — Dansborg, Rhode, afg. Cardiff 15./12. til Civita Vecchia. — Jørgersborg, Larsen, ank. Dunkerque 18./12. — Kallundborg, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 18./12. til Konigsberg. — Taaruborg, Matzen, afg. Boness 15./12. til Libau.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Cardiff 12./12.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Windau 14./12. til London.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. Pomaron 10./12. til Stettin.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, ank. Stettin 18./12. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Odense 18./12. til Boness.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Grangemouth 19./12. til Kiel.

H. Kirschner. Nivingston, Svendsen, ank. Grangemouth 16./12. — Newton, Andersen, ank. Pertusola 6./12. — Fulton, Jørgensen, afg. Newcastle 16./12. til Pertusola. — Edison, Jørgensen, ank. Hamburg 18./12. — Washington, Nielsen, afg. Mariager 18./12. til Burntisland.

Dansk Dampskibsselskab. Ove Gjødde, Jans, ank. Riga 19./12. — Otto Rud, Hansen, ank. Santander 18./12. — Henrik Bjelke, Hausen, ank. Liverpool 15./12.

Heimdal. Auine, Leth, afg. Hartlepool 8./12. — Helga, Vaaben-Hausen, ank. Tyne Dock 18./12. — Martha, Christensen, afg. Bona 13./12. — Elna, Ratje, afg. Newcastle 8./12. — Therose, Pedersen, ank. Nizza 17./12. — Simon, Møller, ank. Tonlon 16./12. — Jeanne, Löffler, afg. Rouen 18./12. — Vera, Riso, afg. Burntisland 9./12. — Daisy, Lagosen, ank. Rouen 14./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Liban 17./12. til Rouen. — London, Bom, afg. Svinemünde 15./12. til Riga. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 18./12. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Lübeck 17./12. til Libau.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Sfax 5./12. til Bordeaux. — Wien, Bock-Hansen, ank. Riga 13./12. — Roma, v. Thun, ank. London 17./12.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Gabe, pass. Tarifa 11./12. for Port Snid. — Siam, Cortsen, pass. Perim 28./11. til Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, afg. Suez 2./12. til Glasgow. — Cathay, Kruse, ank. Leith 14./12. — Samui, Licht, ank. Antwerpen 17./12. — Chumpon, Hanscu-Raun, afg. Colombo 17./12. til Penang. — Bandon, Thomsen, afg. Penang 18./12. til Singapore. — Bintang, Juell-Hansen, ank. Delagoa Bay 10./12. — Cambodia, Christensen, pass. Quessant 17./12. for Newcastle.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 10./12. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 18./12. til Havre.

Æra. Eriudring, Nielsen, ank. Grimsby 14./12. — Emanuel, Svane, ank. Windau 16./12. — Enighedcn, Jensen, ank. Rostock 17./12.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kouigsberg 19./12. — Helene, Sørensen, har pass. Brunsbüttel for Rotterdam. — Agnete, Sonnichsen, afg. Riga 16./12. — Herminia, Hansen, ank. Randers 16./12. — Alice, Schultz, afg. Karrebeksmünde 17./12.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Rotterdam 18./12. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Blyth 18./12. — N. G. Petersen, Bloch, afg. London 19./12. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Riga 17./12. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Korsør 14./12. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Stettin 17./12. — Alfred Hage, Møller, ank. Burntisland 18./12. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Tyne 15./12. — Ajax, Brønsen, afg. Glasgow 16./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Tyne 18./12. — Hans Tavsén, Kjaaborg, ank. Kjøbenhavn 19./12. — G. Koch, Jørgensen, ank. Sharpness 14./12. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Riga 17./12.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Windau 15./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Riga 11./12. — Urania, Clausen, ank. London 14./12. — Svend, Schmidt, ank. Frederikshald 14./12.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Libau 10./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kjøbenhavn 16./12. — Engeland, Andersen, ank. Methil 11./12. — Holland, Poulsen, ank. Blyth 17./12. — Rusland, Madsen, afg. Blyth 17./12.

Internationalt Dampskibs- & Bjørningskompagni. Lady Furness, Clausen, afg. Kjøbenhavn 16./12. — Annette Furness, Larsen, ank. Windau 8./12.

Europa. Europa, Hansen, afg. Riga 16./12. — Tyskland, Danstrup, ank. Ghent 15./12. — Belgien, Nielsen, afg. Osteude 17./12.

Frøen. Austa, Bagger, afg. Trondhjem 16./12. til Manchester. — Vera, Thing, ank. Kjøbenhavn 17./12. — Freja, Nielsen, afg. Malmø 17./12. til Riga.

Thors. Sterling, Nielsen, afg. Reykjavik 17./12. til Kjøbenhavn. — Espæna, Sandvig, afg. Faskrudsford 17./12. til Norge.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, ank. Korsør 15./12. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Leith 17./12. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 18./12. til Harwich. — Schach Steenberg, Theilund, ank. Hartlepool 10./12.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Maracaibo, Svarrer, ank. Barbados 7./12. — Prinsesse Marie, Pedersen, afg. Autofogasta 30./11. til Kanaalen f. O. — Mærdor, Mørk, præj 28./11. paa 31° n. Br., 15° V. L.

Æra. Castor, Albertsen, ank. Kjøge 14./12. — Rigmor, Petersen, ank. Aalborg 14./12. — Frederik & Anne, Andersen, ank. Bagenkop 15./12. — Vega, Hansen, ank. Korsør 15./12. — Abba, Petersen, ank. Rudkjøbing 15./12. — Christiane, Bager, ank. Randers 15./12. — Æra, pass. Dungerness 11./12. for øst. — Argus, Jensen, ank. Nadsnødsund 15./12. — Ingolf, Ohlsen, afg. Svendborg 16./12. til Gøteborg. — Marie, Petersen, ank. Nakskov 15./12. — Alfa, Madsen, afg. Pointe de Grave 11./12. til Pointe a Pitre (Gnadeloupe). — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Hamburg 15./12. til Maracaibo. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Bridgeness 16./12. — Ceres, Bager, ank. Stubbe-kjøbing 16./12. — Merkur, Christensen, ank. Svansca 16./12. — Amalia, Andersen, ank. Kjøbenhavn 16./12. — Bertha, Madsen, ank. Kjøbenhavn 16./12. — Ingolf, Olsen, ank. Gøteborg 18./12. — Venus, Jensen, pass. Dungeness 15./12. for vest. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Aberdeen 17./12. — Herkules, Bager, ank. Holbæk 17./12. — Argus, Jensen, ank. Stege 18./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 21. December 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — En Henstilling til Fyrvæsenet. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 8. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1163

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen), Skibsprovianteringsforretning Urtekram- & Farvehandel. Havnegade 37, Nakskov. Telf. 162

Janus Andersen Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe. Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och fern expedition. Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkrlatensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler (Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN GRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn. St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører. Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmæglere

Telegr.-Adr.: „Holmströmer.“

Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi, Grundlagt 1852.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel, Lager af alle Skibsrekvisitter

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)

Skibsmægler.

Telegr.-Adr.: „Ballecon.“

„Lagerqvist.“

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere. Kæder etc.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

Forste Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 99.

Kjøbenhavn, Fredag den 24. December 1909.

16. 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 Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløv. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionær.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner til Jærn-, Staal- og Træklsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	--	---	---	------------------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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. —

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter, Spedition
St. Petersburg
og
Narva (Hungerburg)
(Rusland)
Telegr.-Adr.: „Benuge“. St. Pbg. P. O. Box 249.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Trafik Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

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 **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.**

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.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke.
København. C. Telf. H. 1728.

Odense Skibsværft
Telf. 984. ved M. Kofoed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedle.

Berg & Larsen
forhen Martin Nilsson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

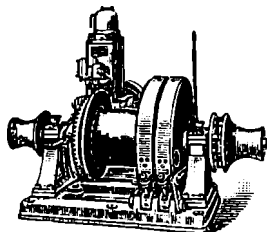
LUC. MULDER
Schiffswerft
Martenshoek gemte Hoogezand, Holland
empfeht sich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner, Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor, Bøte-
Tjalken, Leichteru. s. w.

MILKMAID MELK
Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.
NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

LYSEKIL MOTORSPIL



for Sejlartøjer til Losning og Last-
ning etc. Stærke, driftsikre og billige.
Manøvrerer som Dampspil. Tilvirkes
af de bedste svenske Materialer ved
Lysekils mek. Verkstads A/B.
(Skandinaviens største Skibs- og
Baadmotorfabrik)
INGENIØR HELGE STABELL
Hobrogade 10. København Ø.
Tlf. Øbro 1938x. Tigr.-Adr. Skibstabel.

Viggo Jensen & Co.'s
Patent af Motorfløjter an-
befales herved, er enkel og
let anbragt til enhver Mo-
tor, giver til enhver Tid
et ligesaa udfyldende Signal
som enhver Dampfløjte.
Indhent Tilbud og De
vil gratis blive besvaret
omgaende.
Strandvej 16, Aarhus.
Telefon 2437.

Cornelius Knudsens Etabl.
Købmagergade 15

Telefon 538. København 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 Paralellealeer
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.**

De private Assurandører lim.

i København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taete
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

God Skibshandel til Salg.

God Levevej.
Min Ejendom, hvori jeg i 43 Aar har drevet Urtekram-
og Skibshandel, ønskes paa Grund af Alder solgt til en drittig
Fagmand eller Skibsfører med nødvendig Kapital. Købesum
27,000 Kr. Henvendelse til

N. W. Peschardt
Vejle.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Skibsbyggeri,

helst hvor Kedel- og Maskinværksted findes, som vil foretrække
(ny udenbords Planker) eventuelt forlænge et Trædampskib,
som er gældfri imod at tage 1. Prioritet som Betaling for Re-
parationer paa Skrog, Kedel og Maskine søges. Denne Prioritet
forrentes og afdrages efter Aftale. Skibets Dimensioner: 102x23
x10 1/2. Skibet disponibelt. Billet, mkr.: „S 419“, bedes hurtigst
indsendt til „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Annæ Plads
26, København.

DANSK SØFARTSTIDENDE

udgaar siden 1. Maj 1908 to Gange ugentlig, Tirsdag og Fredag. Tirsdagsnummeret er normalt 8-sidigt, medens
Fredagsnummeret almindeligvis omfatter 12 Sider, hvorved Bladets aarlige Sidetal er forøget med c. 200 Sider.

Abonnementprisen er uforandret 2 Kr. Kvartalet.

Dansk Søfartstidende bringer Artikler om alle i Forbindelse med Skibsfarten staaende Forhold og følger
alle væsentlige Bevægelser paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet.

Fredagsnummeret bringer som en særlig Del af Bladet de af det kgl. Søkort-Arkiv meddelte **Efterretninger
for Søfarende** in extenso, men ved Siden heraf indeholder begge Numre til Stadighed 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 findes i
begge Numre.

Dansk Søfartstidende

kan bestilles hos Postvænet samt paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26, København K.

Kjøbenhavn, d. 24. December 1909.

Dødsfald. Natten mellem d. 19. og 20. ds. er i Følge »Svendb. Amtsl.« forhenværende Skibsreder og Skibsbygger P. Bom. Thurø, afgaaet ved Døden.

Peter Bom var født i Kjerteminde d. 7. December 1823 og blev saaledes 86 Aar. Han kom som ungt Menneske i Skibsbyggerlære i Troense, og nedsatte sig, da han var udlært, paa Thurø, hvor han oprettede et stort Skibsværft.

En Del af de Skibe, der udgik fra hans Værft, solgtes, men mange beholdt han og blev selv Reder for. Efterhaanden udviklede denne Rederiforretning sig meget betydeligt og blev snart en af de mest omfattende paa Sydlyn.

Bom var i Besiddelse af overordentlig megen Energi: paabegyndte han et Arbejde, da kunde man være vis paa, at det blev udført og udført godt.

Medens han gennem sit klare og hurtige Overblik og gennem sin rige Erfaring var selvskreven til at beklæde en Række Tillidsposter, har han aldrig taget aktiv Del i det offentlige Liv. Gennem sin stille Virken, ved sin noble og retsindige Karakter havde Bom vundet sig ikke alene Venner, men ogsaa et Navn, der længe vil blive husket.

Bom blev i 1892 dekoreret med Dannebrogssordenens Ridderkors, og i 1908 blev han udnævnt til Dannebrogsmænd.

Vi har modtaget følgende:

Stuvning i St. Petersborg-Kronstadt. Paa Grund af at Ulykkestilfældene mellem de Arbejdere, som beskæftiges ved Losning og Lastning af Dampere, tiltager stærkt fra Aar til Aar, og Fordringerne desuden er i stadig Stigning, er de Assuranceselskaber, hos hvem vi dækker vor Risiko, stærkt belastede og har som Følge deraf efterhaanden forhøjet deres Assurancepræmie, som nu er oppe paa ti pCt., samtidig med at man stiller en yderligere Forhøjelse i Udsigt i en nær Fremtid.

Vi beklager i den Anledning at være nødsaget til at forhøje Dampernes Andel i Assurancen til fem pCt., saaledes at vi altsaa selv bærer de andre fem pCt. Denne Takst vil blive anvendt overfor alle Skibe, som løsser eller laster her i St. Petersborg eller i Kronstadt, fra Navigationens Genoptagelse i 1910.

Schönopp & Lund. Tobias Morducovitch.

I. Gehr Adolphus Morducovitch & Co. (Ltd.).

The North Russian Company. N. P. Hansen.

Joh. Hartvigsen. F. Hansen & Co.

Vi har modtaget følgende:

Bunkerkul i Antwerpen. Det vil sikkert interessere danske Rederier at erfare, at det Monopol i Bunkerkul-Forretningen, der i dette Aar har eksisteret i Antwerpen, vil blive brudt fra den 1ste Januar, idet nemlig et nyt Firma under Navn af Anglo-Belgian Coal Company bliver startet fra den Dato. Indehaverne af det ny Firma, d'Herrer H. Gylsen og v. d. Merwede, er begge danske.

Kystfarten paa Kanada. Ved en kanadisk »Order in Council« er der den 9. d. M. givet Dampskibe fra Italien, Tyskland, Nederlandene, Sverig, Norge, Østrig-Ungarn, Danmark, Belgien, den argentinske Republik og Japan Ret til at deltage i Kystfarten mellem kanadiske Havne paa Atlanterhavskysten og paa Stillehavskysten indtil 31. December 1911.

Rapporteret Vrag. Fritsche & Co.s Dampskibsekspedition meddeler, at Føreren af Selskabets Damper »Urania«, der indkom til Kjøbenhavn Tirsdag d. 21. ds., rapporterer, at han Mandag Eftermiddag ved 3-Tiden 15 eng. Mil SSV. for Øland har truffet paa Vraget af en Jernlægte med tre Master og sort Skorsten med hvide Baaud. Lægteren drev omkring uden Mandskab og er farlig for Sejladsen. (Ritz. Bur.)

Fra det kongelige Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 231: Bornholm med Omgivelser 1:100,000 1909, og Kort Nr. 232: Guldborg-Sund, Nordlige Del 1:30:000 1909.

Telegrafering paa fremmede Skibe i Tyske Havne. Berlin, 22. December. »Reichsanzeiger« offentliggør i Dag Bestemmelser om Benyttelsen af Telegrafanlæg paa udenlandske Fartøjer i tyske Kyst- og Indlandsfarvande.

Derefter kan udenlandske Krigsskibe altid, andre Fartøjer midlertidigt benytte optiske og akustiske Signaler, herfra dog undtaget Undervandslydsignaler, samt Gnisttelegraf med nogen Indskrænkning. Naar den offentlige Interesse paakræver det, kan denne Tilladelse midlertidigt indskrænkes eller ophæves.

Søulykke. Kolding, 22. December. (Ritz. Bur.) Damperen »Kanal«, hjemmehørende i Flensborg, der i Formiddags ved 9-Tiden afgik herfra med 159 Kreaturer til Karantæneanstalten i Aabenraa, er i Eftermiddag ved 3-Tiden udfør Aarøsund kænret og gaaet til Bunds med Mandskab og Kreaturer. Mandskabet bestod saa vidt vides af 8 Mand. Nærmere Efterretninger mangler endnu.

Paa Grund af Helligdagene vil der i næste Uge kun udkomme ét Nummer af *Dansk Sofartstidende*, der vil blive udsendt Torsdag den 30. ds.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 68/1909, afsagt den 1. September 1909. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn for Rederiet for Damperen »Blötberg« af Rotterdam.

Den 11. Juli d. A. Kl. 12,20 Nat grundstødte den hollandske Damper »Blötberg«, der maaler 4.800 Brutto Reg.-Tons, og som var paa Rejse fra Oxelösund til Rotterdam med en Ladning paa c. 8.000 Tons Jern etc., paa Nord-siden af Lillegrunden Syd for Saltholm. Grunden var opfyldt af Sten, og Skibet stod med Forskibet i vistnok omtrent $\frac{1}{3}$ af dets Længde paa Grunden. Der var nogen Dis, men iøvrigt var Vejret godt. Efter at man forgæves havde forsøgt at bakke af Grunden, afsluttedes der med Citanterne, hvis Bjergningsdamper »Hertha« noget efter Kl. 4 Fm. var ankommen til Strandingstedet, Kontrakt om Bjergning af Skib og Ladning.

Damperen »Hertha« afgik derpaa til Dragør efter Lægtermateriel og Mandskab. Citanternes Bjergningsdamper »Kaltegat« var nu kommen til Stede og forsøgte men uden Resultat at trække »Blötberg« af Grunden. Ved Middagstid paabegyndte man med 30 Mand fra Dragør at losse Lasten i Lægtene. Losningen fortsattes denne og den følgende Dag Mandag. Et nyt Afslæbningsforsøg viste sig resultatløst.

Tirsdag den 13. fortsattes Losningen med forøget Kraft. Bjergningsdamperen »Bien« bragte 20 Havnearbejdere fra Kjøbenhavn til Hjælp ved Losningen, og en Del af »Blölberg«s Mandskab deltog i Arbejdet.

Den paafølgende Nat begyndte Damperen at røre sig. »Kattegat« og »Hertha« begyndte saa at slæbe, og lidt efter Kl. 2 Fm. kom Skibet, efter at der ialt var losset c. 1,270 Tons Erts, flot og gik ved egen Hjælp ind til Kjøbenhavn. I Folge Dykkererklæringen havde Damperen »Blölberg« lidt betydelig Bundskade. Foruden en Del Buler og Af-skrabninger fandtes der om Styrbord i 2den Pladerang en Aabning c. 8 Fod lang og $\frac{3}{4}$ Tomme bred og i 3dje Pladerang en Aabning 28 Fod lang og indtil 6 Tommer bred.

De bjergede Værdier maa anlages at være c. 600,000 Kr. og Værdien af det bjergende Materiel er anslaaet til c. 400,000 Kr.

Efter at Bjergningskontraktens Voldgiftsbestemmelser var bleven opsagt fra Skibets Side, har Citanterne anlagt nærværende Sag mod Firmaet Hecksher & Søn, der havde forpligtet sig til at modtage Søgmaal for Rederiet for Damperen »Blölberg«. Citanterne har indladt Sagen til Kendelse eller Dom. Deres principale Paastand gaar ud paa, at der bevilges dem Anstand for at tilvejebringe yderligere Oplysninger, men mod denne Begæring har de Indstævnte protesteret, idet de hævdede, at de foreliggende Oplysninger maa være tilstrækkelige til Sagens Paadømmelse. Subsidiært har Citanterne paastaaet Bjergelønnen fastsat med et Beløb efter Rettens Skøn, samt de Indstævnte tilpligtet at udrede et Beløb af 2,325 Kr. som Godtgørelse for Benyttelse af de under Bjergningen anvendte Læglere udover en i Bjergningskontrakten fastsat Tid, samt endelig Renter af det tilkendte Beløb med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Da Retten skønner de tilvejebragte Oplysninger tilstrækkelige til Sagens Paadømmelse, vil Sagen være endelig at paadømme. Bjergelønnen findes efter samtlige foreliggende Omstændigheder at burde sættes til 27,000 Kr., saaledes at Sagens Omkostninger som indbefattet heri vil være at ophæve. Liggedagsgodtgørelse for Læglerne findes at kunne sættes til de paastævnte 2,325 Kr.

Skibsfarten efter Panama-Kanalens Aabning.

Guvernøren over Panama-Kanal Zonen, Blackburn, har fornylig under et Ophold i Washington erklæret, at Panama-Kanalens sandsynligvis vil være fuldført i Slutningen af 1913. Selv om man maaske ikke ganske kan stole paa denne Efterretning, saa kan man dog bestemt antage, at Kanalen i Løbet af fem Aar vil blive aabnet for den almindelige Samfærdsel, skriver en Indsender i »Hamb. Corr.«

Af Interesse er nogle korte, statistiske Angivelser i Juni Numret af »Pacific Marine Review« angaaende Kanalen:

Afstanden fra Kyst til Kyst er	41 eng. Mil.
Kanalens hele Længde er	49 — —
Suez-Kanalens Længde er	87 — —
Kaiser Wilhelm-Kanalens Længde er	56 — —
Manchester-Kanalens Længde er	25 — —
Panama-Kanalens Minimums Dybde er	41 Fod.
Slusernes Længde	1,000 —
Slusernes Bredde	110 —
Sandsynlig Tid for Gennemfarten	8 à 10 Timer.
Sandsynlige Omkostninger	1,000,000,000 Mark.
Mulige Omkostninger	2,000,000,000 —
Omkostninger ved Suez-Kanalens	360,000,000 —
do. ved Manchester-Kanalens	300,000,000 —
do. ved Kaiser Wilhelm-Kanalens	160,000,000 —

Hvor stor en Tidsbesparelse Kanalen vil være for direkte Dampere til Nordamerikas Vestkyst fremgaar f. Eks. af, at Rejsen fra Liverpool til Panama gennem Kanalen er 6,000 Sm. kortere end via Kap Horn. De hidtil for Mellem- og Nordamerika bestemte Varer bliver for Størstedelen omladede i Colon og Punto Meksiko og gaar saa med Banen til Panama og Salina Cruz, bliver her after indladet i Skibe og saaledes bragt til Bestemmelsesstedet.

Næsten ganske de samme Forhold gør sig gældende her som ved den saakaldte Overlands-Rute ved Suez-Kanalens i Begyndelsen af 1840erne, kun med den Forskel, at Varerne nu ikke bliver befordret med Kameler, men med Jernbane over Tangen.

Det er jo en Selvfølge, at efter Panama-Kanalens Aabning vil der blive indrettet direkte Dampskibslinier fra Evropa via Panama til Meksikos og Nordamerikas vigtigste Vestkysthavne. Disse Havne staar imidlertid i en ret nøje Forbindelse med de nævnte Landes Havne paa den atlantiske Side. Vi behøver kun at nævne Hvede- og Frugttransporten, der nu gaar over New York, og mere eller mindre stammer fra de ved det Stille Ocean beliggende Territorier Oregon, Washington og Kalifornien: især passer dette for den kaliforniske Frugttransport. Værdien af Oregons Frugthøst androg allerede i Aaret 1906 11½ Million Mark. Ved de mexikanske Havne kommer foruden Frugttransporten tillige en stor Kaffe-transport i Betragtning. Forholdene ved Passagerbefordringen bliver noget lignende som ved Frugt-Trafikken.

Det maa altsaa befrygtes, at disse ny Dampskibslinier fra Begyndelsen af vil komme til at konkurrere med de Selskaber, som nu besorger Trafikken mellem Evropa og New York samt Meksiko. En saadan Konkurrence vilde dog kunne undgaas, hvis de ny Linier dannede sig af dem, der allerede nu besorger Samkvetmet mellem Evropa og de to nævnte Landes Atlanterhavshavne. Disse Selskaber vilde dertil have den Fordel, i det mindste delvis, at kunne overføre overflødig Tonnage til den ny Rute.

For Tyskland kommer her Hamburg—Amerika Linien, Norddeutsche Lloyd og Kosmos Linien i Betragtning. En anden Linie kunde etableres fra Rotterdam eller Antwerpen og Havre med Dampere fra Compagnie Générale Transatlantique, Holland—Amerika Linien og Chargeurs Réunis. For England kommer Liverpool og London i Betragtning som Udgangshavne. Fra Middelhavshavnene kunde Hamburg—Amerika Linien, Norddeutsche Lloyd, Cunard Linien og White Star Linien sejle i Forening. Om Betjeningen af de enkelte Havne o. s. v., maatte der ligesom nu i den transatlantiske Fart, afsluttes Overenskomster. Disse ny Liniers Dampere maatte have Pladser baade for Kahytpassagerer og for Mellemdækspassagerer. Hvor stort et Antal, der behoves, vil Tiden jo vise.

Efter en Beretning i »Commissioner General of Immigration« indvandrede der, i Tiden fra 1. Juli 1907 til 30. Juni 1908 (altsaa i en Tid, hvor Mellemdækstrafikken var ganske standset), i Kalifornien 24,574, i Washington 15,518, i Meksiko 12,107, i Oregon 3,217, i Arizona 2,784 og i Nevada 994 Personer.

Man skulde antage, at den største Del af disse Indvandrede havde været Kinesere og Japanere. Dette er dog ikke Tilfældet, thi i samme Tidsrum kom der kun 417 Personer fra Japan og 4,881 Personer fra Kina til De Forenede Stater og Meksiko. Her drejer det sig altsaa om Indvandrere, der er blevet landsat i atlantiske Havne og er rejst videre med Banen til det Indre.

De Dampere, der skal anvendes paa de ny Linier, maatte have store Kølerum til Frugttransport og tillige være indrettet til Korn- og Tømmertransport. Skibenes Fart maatte mindst være 16 Sm., saaledes at Over-

farten fra Hamburg til San Francisco kunde foretages i c. 27 Dage. Her kan bemærkes, at Godstrafiken fra Hamburg til San Francisco via Tehuantepec nu mindst tager 44 Dage. Ganske fri for Konkurrence bliver disse ny Linier dog ikke, da de transkontinentale Jernbaner selvfølgelig vil opbyde alt for at sikre sig Transporten til de atlantiske Havne, hvad der dog sikkert vil falde dem vanskeligt. Efter Opgivelse fra Landbrugsdepartementets statistiske Bureau i Washington udgjorde alene Hvedehøsten i de nordlige Stillehavsstater f. Eks. i Aaret 1906 47,522,486 Bushels. En anden, ret betydelig Udførselsartikel fra Stillehavsstaterne, der nu bliver bragt til Atlanterhavshavnene pr. Bane, er Fiskekonserves. Oregons Laksepakkerier leverede i Aaret 1906 alene 667,375 Kister (hver Kiste à 24 Kilo) konserverede Laks til Udførsel.

Selv om det ogsaa vil vare nogle Aar endnu, inden Panama-Kanalens Aabning kan finde Sted, saa er det dog maaske tilraadeligt allerede nu at stille sig de nævnte Forhold for Øje, da det vilde være uheldigt, om der blev dannet ny Selskaber, som vilde forsøge at tilrive sig Trafiken.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Adresseprovision i Königsberg.

Fornylig fik Foreningen forelagt et Certeparli for en Ladning Sleepers fra Königsberg til Kjøge, hvor der til Rederens ubehagelige Overraskelse foruden sædvanlig Klareringskommission ogsaa var opført 50 Pfennig pr. Last Adresseprovision til Afskiberne.

Foreningen undersøgte Sagen gennem sin Agent i Königsberg, som meddelte, at det er Kutyne i Königsberg, at Afskiberne ved Befragninger betinger sig en Adresseprovision af 50 Pfennig pr. Last, som beregnes efter indtagen Last à 80 Kubikfod. Klareringskommissionen derimod beregnes efter Skibets Rumindhold saaledes at 1 Last regnes lig 4,24 Kubikmeter.

Da Mæglerne i deres Telegram til Rederiet havde opgivet »usual conditions of charter«, var der intet at gøre; imidlertid undlader Foreningen ikke at henlede Redernes Opmærksomhed paa denne Adresseprovision til Afskiberne, saa man kan tage det fornødne Forbehold ved Fragtslutninger.

Hvad forstaaes ved Minetømmer?

Foreningen har for Regning et norsk Rederi haft en Sag for Søretten i Porsgrund, hvor de Spørgsmaal blandt andet kom op, hvad forstaaes ved Minetømmer og hvilke Dimensioner en Last maa have for at falde ind under denne Betegnelse?

Skibet lastede dels i Kragerø og dels i Porsgrund, og allerede under Indlastningen i Kragerø beklagede Skibets Fører sig til Afskiberne over, at Lasten efter hans Mening havde usædvanlige Dimensioner, specielt i Henseende til Længde. Det viste sig da ogsaa, at Lossearbejderne paa Bestemmelsesstedet i England næglede at foretage Losningen efter den Rate, der i Almindelighed beregnes for Losning af Minetømmer. De paastod, at Ladningen mere havde Karakter af Telegrafpæle, og at der derfor maatte betales 6 d. mere pr. St. for Losningen, hvilket Kaplajnen maatte gaa ind paa. Gennemsnitslængden af den i Kragerø indtagne Last var 31,27 engelske Fod, medens den i Porsgrund indtagne Last havde en Gennemsnitslængde af 19,05 Fod. Gennemsnitslængden for det hele Parti var c. 26½ Fod. Der blev under Sagen

fremlagt en Mængde Erklæringer fra kyndige Folk, hvoraf imidlertid kun fremgaar, at der er forskellige Meninger om, hvad der forstaaes ved Minetømmer. Det viser sig overhovedet bestandig, naar der er Spørgsmaal om Grænserne for de forskellige Arter af Trælasi med Hensyn til deres Dimensioner for at falde ind under en bestemt Benævnelse, at særlig kyndige Folk da er i høj Grad uenige om, hvor den rette Grænse skal være. Paa Grundlag af de foreliggende Erklæringer kom Retten til det Resultat, at Ladninger af Minetømmer vel sædvanligvis ikke har større Gennemsnitslængder end 18 til 20 Fod, men at det paa den anden Side ikke kan anses godtgjort, at der er en sædvanemæssig fastslaaet Regel, som hindrer, at Gennemsnitslængden overstiger nævnte Maal. Medens der nemlig var en Række Erklæringssteder, som paastod, at Gennemsnitslængden som Regel er 17. 18—20 Fod, var der flere andre, som gjorde gældende, at Lasten mindst maa have denne Gennemsnitslængde, at dette altsaa er Minimumsgrænsen i Købernes Interesse, men at Konjunkturerne ofte kan bevirke, at der leveres Minetømmer af større Dimensioner. Retten kom til det Resultat, at Lastens Gennemsnitslængde i det foreliggende Tilfælde ikke var til Hinder for at anse den som Minetømmer, hvorfor Retten ikke kunde anse Rederiet berettiget til at forde Erstatning for Ekstraudgifterne ved Losningen i England.

Adressekommission i russiske Havne.

Rederen af et svensk Skib klagede for nogen Tid siden over, at Afskiberen i Archangel havde beregnet Adressekommission efter Dampskibeis Register-Tonnage, og deri indbefattet Brohuset. Tidligere har dette Rum ikke været medregnet, men efter at de russiske Toldmyndigheder paa Grundlag af et Cirkulære fra Ministeriet i St. Petersburg har begyndt at medregne Brohuset ved Beregningen af Skibsafgifter, lader det til, at Eksportørerne har anset sig berettiget til paa lignende Maade at forhøje det Grundlag, hvorpaa Adressekommissionen beregnes. Efter hvad det svenske Vicekonsulat i Archangel, som har givet Foreningen Oplysninger i denne Sag, nu meddeler, har Formanden i Børskomiteén i Archangel, som selv er Chef for et af de største Trælasteksportfirmaer, som Voldgiftsmand afgjort en lignende Strid i den Retning, at Eksportørerne ikke er berettiget til at beregne Adressekommission efter en Tonnage, hvori Brohuset er indbefattet.

Efter dette forekommer det os, at Rederne bør protestere mod, at Adressekommissionen forhøjes paa Basis af det nævnte Cirkulære angaaende Fartøjsafgifterne.

Fragtmarkedet.

Den sidst forløbne Uges Begivenhed har været, at der indtraadte en velkommen Fasthed i Sortehavsmarkedet for December og første Halvdel af Januar Lastning, og den stedfundne Stigning kan omtrentlig sættes til 6 à 9 Pence pr. Unit, men indirekte har Fastheden, paa Grund af Konkurrence fra to Sider, desuden gavnet Østen, som ligger fastere end tidligere for denne og næste Maaned, tildels ogsaa for Februar-Marts (hovedsagelig for Rispladsernes Vedkommende), og Rederne har haft let ved at holde Raterne fra Østen oppe paa mindst forrige Uges Niveau. Sortehavet iog adskillige store Baade, og det højeste, der betaltes, var 7/9 fra Odessa til London eller Rotterdam paa meget rene Betingelser (600 Tons daglig Lastning, fri Tørn), men der kan antagelig nu betinges mindst 8/ til udsøgt Havn, noget lignende fra Sulina. For

mindre Baade (3,000/3,500 Tons) kan fra Nikolajeff faas mindst 9/3 N. C., hvilket er 1/ mere end for en Uge siden. Ogsaa til Italien er der en Del Begær fra Sortehavspladserne, og Raterne er højere. Fra Middelhavet er der ikke saa faa Laster, men Raterne herfra er gennemgaaende utilfredsstillende. Da de store Baade synes mest tilbøjelige til nu at gaa enten til Sortehavet eller balastet til Østen, hvorfra der har været gjort en stor Forretning, vil det maaske hjælpe lidt paa Middelhavsfragterne. For Ris fra Saigon blev der sidst betalt 24/6 til én fransk Havn, 25/3 to Havne pr. Marts-April, medens Rangoon sluttede til 23/3 Levanten pr. Februar. Australien sluttede flere store Januar Dampere til 27/ for Hvide til U. K. eller Kontinentet. Nordamerika er stadig kun en ringe Aflager, men Raterne er gennemgaaende nærmest lidt bedre. Fra Golfen betaltes 9/6 pr. Netto Charter til U. K. eller Kontinentet pr. December, for Tommer indtil 97/6 River Plate pr. Januar, og for Bomuld fra Galveston indtil 28/9 Liverpool eller Bremen, ganske prompl. En enkelt Kornlast pr. December sluttedes til 1/9 fra Portland (Me) til udsøgt Havn. La Plata Markedet ligger overordentlig stille, men Raterne viser nominelt ingen Forandring. Fra Buenos Aires betaltes 12/0. C. pr. Januar, fra Bahia Blanca 12/9 (Januar), hvorimod der intet sluttedes fra San Lorenzo Grænsen. I Østersømarkedet er der ingen videre Forandring. Vel har der været en Ubetydelighed mere Efterspørgsel for Korntonnage, men Raterne holde sig paa forrige Uges lave Niveau. Kulfrakterne ind til Østersøen viser ingen nævneværdige Forandringer. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi 4/7½ Forth/Vejle eller Kolding (1,000), 4/3 Wismar (1,300), 4/ Malmø (2,000), 3/6 Tyne eller Blyth/Neufahrwasser (2,300), 3/9 Aalborg (1,500), 3/10½ Lübeck (2,100).

Havarier og Forlis.

Randelsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 20. ds. paa Grund ved Windau. Skibet, der er læk, har Assistance. Mandskabet er laudsat.

Emanuel, Galease af Nykjøbing S., kom d. 20. ds. paa Grund ved Rangleje. Mandskabet er reddet.

Inger, Skonnert af Arhus, blev d. 21. ds. under Stormen revet løs fra sin Ankerplads ved Hjelmen og drev paa Grund ved Sejro Fyr. Svitzers forsøgte at bringe Skibet flot, men det mislykkedes; i Lobet af Natten er Skibet lobet fuldt af Vand og maa betragtes som Vrag.

Nicoline, Skonnert af Marstal, der, som meddelt, strandede ved Hals d. 3. ds., er af Hals Bjergelav nu bragt flot.

Elise, Galease af Marstal, er i Følge indløben Meddelelse sunket i Østersøen. Mandskabet er reddet om Bord i Stolpmünde Damperen »Frieda« og laudsat i Kiel. Skibet, der er bygget i 1816, men ombygget i 1882, maalte 38 Netto Reg.-Tons.

Nybygninger, Køb og Salg.

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise har hos Aktieselskabet Wolverine Motor Co., Kjøbenhavn, bestilt sig en 60 Fods Dobbeltkrue-Motorbaad.

Fartøjet, der skal benyttes som Inspektionsbaad, bygges paa Ring-Andersens Staal-Skibsværft i Svendborg og forsynes med to 36 HK. Wolverine-Motorer. Baadens fart skal være 12 knob; den ndstyres med alle moderne tekniske finesser og bliver den største og hurtigste Motorbaad i Norden — (»Helsingør Avis«.)

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigaretter, Cigarillos, Cigaretter.

Faae hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsohm.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. Send Opgaaver

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Dunkerque 21.12. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 17.12. — Algarve, Borries, ank. hertil 20.12. — Anglo Dane, Wioncke, afg. Borgen 21.12. hertil. — A. N. Hanson, Paaske, ank. Riga 17.12. — Antwerpen, Madsen, pass. Oues- sant 17.12. til Tunis. — Arkausas, Perouard, afg. Kristiania 9.12. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Genua 22.12. til Naples. — Aurora, Fischer, ank. Dunkerque 21.12. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 22.12. til Antwerpen. — Beira, Luuge, ank. Dunston 18.12. — C. F. Tietgen, Thom- sen, ank. hertil 16.12. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 19.12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Dunston 18.12. — Dagmar, Bogvad, ank. Riga 22.12. — Douro, Søberg, afg. Riga 22.12. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. Kristiania 20.12. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Hull 16.12. til Buenos Aires. — Frederik, Andresen, ank. London 20.12. — Ga- ronne, Kronmann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Havre 20.12. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 22.12. — Hen- gest, Mueck, afg. herfra 22.12. til Riga. — Hjelum, Søren- sen, afg. herfra 22.12. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Reval 21.12. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 21.12. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 21.12. — Kentucky, An- dresen, ank. hertil 19.12. — Kiew, Jørgensen, ank. Dunkerque 22.12. — Kursk, Gouuelsen, pass. Holtenau 22.12. til Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 20.12. — Loire, Craignon, afg. herfra 22.12. til Libau. — Louise, Kruse, pass. Gibraltar 22.12. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 15.12. hertil. — L. P. Holmblad, Jousen, afg. Panderma 20.12. til Smyrna. — Moskov, Müller, afg. Swansea 17.12. til Leg- horn. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. hertil 18.12. — Nord- jylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 21.12. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Reval 22.12. til Dunkerque. — Oscar II, Hem- pel, ank. New York 22.12. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 18.12. — Perm, Christensen, afg. London 21.12. hertil. — Pregel, Gjerløff, ank. Antwerpen 11.12. — Saga, Wiborg, ank. hertil 19.12. — Saxo, Gotthardt, afg. herfra 21.12. til Königsberg. — Seino, Dampt, ank. Bordeaux 17.12. — Texas, Lissner, afg. Kristiania 14.12. til New York. — Thyra, Jørgen- sen, dokker. — Tiber, Bech, ank. Malaga 21.12. — Tyr, Thun- ning, afg. herfra 21.12. til Windau. — United States, Wilff, oplagt. — Viking, Meyer, afg. Bergen 22.12. hertil. — Vend- syssel, Larsen, pass. Holtenau 22.12. hertil. — Freya, afg. herfra 17.12. til Manchester. — Dokka, afg. Manchester 21.12. til Liverpool. — Karin, ank. Stettin 23.12. — Vadso, afg. Liverpool 18.12. hertil.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Methil 20.12. — Nautik, N. Nielsen, ank. Grangemouth 20.12. — Nordsoen, Skou, afg. Havre 20.12. til Tyne. — Nexos, Basse, afg. Riga 20.12. til Montrose. — Ellen, Hansen, pass. Beachy Head 20.12. for Harburg. — Fylla, Christensen, afg. Esbjerg 20.12. til Brant- island. — Hebe, Gregersen, pass. Holtenau 18.12. for Teignmouth. — Inger, Sørensen, ank. Stettin 21.12. — Johanne, Thøgersen, afg. Liverpool 20.12. til Aalborg. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Naxkov 21.12. til Riga. — Cito, Jøpsen, ank. Esbjerg 18.12. — Bodil, Uldall, ank. Esbjerg 18.12. — Nerma, Schiff, ank. Esbjerg 20.12. — Alfa, Lauritsen, afg. Lorient 18.12. til Avou- mouth.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Libau 17.12. til Rouen. — London, Bom, afg. Swinemünde 15.12. til Riga. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 18.12. til Bouess. — Bryssel, Kaas, ank. Libau 20.12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bordeaux 19.12. — Wien, Bock-Hansen, ank. Riga 15.12. — Roma, v. Thun, ank. Lon- don 17.12.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Riga 14.12. — Brattingsborg, Sørensen, ank. Spezia 15.12. — Flynder- borg, Andersen, afg. Kjøbenhavn 20.12. til Riga. — Fredeus- borg, Fischer, afg. Riga 19.12. til Ghent. — Frederiks- borg, Albertsen, ank. Genua 17.12. — Jømsborg, Mathiesen, afg. Dunkerque 21.12. til Hartlepool. — Kronborg, Jensen, ank. Newport News 16.12. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøben- havn 23.12. — Skanderborg, Jensen, ank. Rotterdam 8.12. — Stegelborg, Lund, ank. Stettin 20.12. — Stjerneborg, Lund, ank. Marseille 21.12. — Søborg, Hansen, ank. Libau 12.12. — Urauienborg, Schmidt, ank. Ghent 21.12.

Dampskibsselskabet af 1886. Guldborg, Ørbeck, ank. Huel- va 18.12. — Klampenborg, Winther, ank. Hull 20.12. — Marselisborg, Larsen, afg. Sunderland 7.12. til Buenos Aires. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 22.12. — Skods- borg, Agerlin, ank. Königsberg 16.12. — Ulfborg, Møllerup, (Fortsættes Side 785.)

med en sort Kægle med Spidsen opad. (Kort Nr. 139, 182 og 210. Danske Lods, Side 295.)

2900. Signaler for Is og Fyrskib forandret. Øland Søtra Udde Fyr. Øland. Fra Øland Søtra Udde Fyrtaarn gives nu følgende Signaler: En Ballon VNV, for Fyrtaarn betyder: Norra Kalmarsund er spærret af Is. En Kægle med Spidsen opad GSØ for Fyrtaarn betyder: Fyrskibet »Almgårndede« er ikke paa Station. (Kort Nr. 206.)

2901. Signal for Is. Øland Søtra Udde. Øland. Fra Øland Søtra Udde Fyrtaarn gives nu følgende Signaler: En sort Ballon VNV, t. V. for Fyrtaarn betyder: Norra Kalmarsund er spærret af Is. (Kort Nr. 205 og 206.)

2902. Fyrskibet »Kopparstenarne« indtræget. Lofjoe. Telegram fra Lodska-

tajnen i Stockholm er Fyrskibet »Kopparstenarne« indtræget.

2903. Fyrskibet »Frimgårdede« indtræget. Lofjoe. Telegram fra Lodska-

tajnen i Gølle er Fyrskibet »Frimgårdede« indtræget den 20. December 1909.

2904. Fyr tændt. Ytternisån. Härösand—Ørnsköldsvik. Bottniske Bugt.

Paa Ytternisån er nu tændt et Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 7 m. Lysvænen: 10 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Fyrpapiret af 4de Orden. Lyset er grønt fra Land gennem N. til N. 18° Ø., hvidt derfra til N. 36° Ø., rødt derfra til N. 65° Ø., grønt derfra gennem Ø. til S. 87° Ø., hvidt derfra til S. 65° Ø., rødt derfra til S. 40° Ø., grønt derfra til S. 15° Ø., hvidt derfra gennem S. til S. 12° V., rødt derfra til Land. Der er ikke Vagt ved Fyret. 62° 57' 45" N. Br. 18° 38' 27" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2140. Kjøbenhavn 1909.)

2905. Væger udlagt. Mastor. Bottniske Bugt. Finland. En Væger med hvid og rød Slæge og 10 Koste er udlagt Ø. for Mastör Norra Stengrund. 63° 7' 16" N. Br. 21° 24' 30" Ø. Lgd.

2906. Forandring i Almærkning. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. S. for Vadudstien er udsat en rød Slæge med Kost. 60° 17' 20" N. Br. 26° 10' 3' Ø. Lgd. N. for Lofgrund er udsat en hvid Slæge med Kost. 59° 56' 3" N. Br. 24° 0' 47" Ø. Lgd. Følgende Vægere er indtræget: S. for Loholmen, 60° 9' 47" N. Br. 24° 59' 32" Ø. Lgd. V. for Halskär, 59° 52' 33" N. Br. 22° 44' 45" Ø. Lgd. V. for Finnharu, 59° 52' 50" N. Br. 22° 44' 30" Ø. Lgd. N. for Køpmanskär Östra Nygrund, 59° 52' 50" N. Br. 22° 44' 30" Ø. Lgd. N. for Køpmanskär Västtra Nygrund, 59° 53' 0" N. Br. 22° 44' 18" Ø. Lgd. N. for Finnharu Molåst, 59° 53' 0" N. Br. 22° 44' 26" Ø. Lgd. S. for Finnharu Västr., 59° 53' 9" N. Br. 22° 43' 41" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

2907. Undervands Signal forandret. Jasmund. Fyskland. Lystonden Jasmund Anssentonne giver nu Undervands Signalet med Et-Slag, hver 11 Sek., men man maa ikke stole paa Signalet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1906. Kjøbenhavn 1909.)

2908. Stormvarsel Station nedlagt. Bulk. Kiøler Fjord. Bulk Stormvarsel Station er nedlagt. 54° 27' N. Br. 10° 12' Ø. Lgd. (Kort Nr. 125, 157, og 160.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2909. Vrag uskadeliggjort. Doggers Bank. Nordsøen. Vraget af Damperen »City of Koolestær«, der ligger sunket paa Doggers Bank, er uskadeligt for Skibstærten. Almærkningen er indtræget. 54° 28' N. Br. 2° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2443. Kjøbenhavn 1909.)

2910. Vrag. Fyrskibet »Elbe V.« Ø. Elban. Tyskland. Den danske Dampers »Niobe« er sunket 600 m Ø. for Fyrskibet »Elbe V.«. Mastor og Skorstøen er over Vandet. Da Vraget ligger 500 m uden for det almerkende Farvand, bliver det foreløbig ikke almerket. 53° 56' 45" N. Br. 8° 40' 28" Ø. Lgd.

2911. Vrag borttaget. Fyrskibet »Weser« MNV. Vraget, der lå sunket 1 Sm NNW. for Fyrskibet »Weser«, er uskadeliggjort ved Utlagelse af Mastørne.

Almærkningen er indtræget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2794. Kjøbenhavn 1909.)

2912. Forandring i Almærkning. Weser. I Weser er samtidig med Vinter- almærkningen følgende Forandringer i Almærkningen foretaget:
I Weser ligger sort Spidsstønde 8 m i 9, m Vand, paa 53° 45' 36" N. Br. 8° 12' 57" Ø. Lgd.

I Wursler Farvand ligger de sorte Spidsstønder 18 og 19 i 6 m Vand, paa 53° 41' 17" N. Br. 8° 24' 57" Ø. Lgd., og 53° 40' 9" N. Br. 8° 28' 55" Ø. Lgd. I det øvre Fedterwunder Farvand ligger den røde Stumpstønde F 1 i 4 m Vand, paa 53° 38' 5" N. Br. 8° 21' 27" Ø. Lgd., den sorte Spidsstønde F 5 i 4,5 m Vand, paa 53° 38' 2" N. Br. 8° 21' 31" Ø. Lgd., og den sorte Spidsstønde F 6 i 4 m Vand, paa 53° 37' 11" N. Br. 8° 21' 22" Ø. Lgd.

Lystønderne X ved Wremen og C ved Bremerhaven Red ombyttes, naar Frost indtræder, med Spirtrønder. Mellem Grossesiel og Bremen indskrænkes Tøndernes Antal, og Lystønderne paa Brake Red indtrædes.

2913. Vrag almerket. Innenjæde. Jæde. Et Fartøj er sunket i 4 m Vand i Innenjæde. En grøn Vragtønde med Ø.-lig Topheltegulise er udlagt tæt Ø. for Vraget. 53° 32' 12" N. Br. 8° 10' 32" Ø. Lgd.

2914. Vrag borttaget. Zinderzøe. Holland. Vraget af Træk »Emanuel«, der lå sunket paa 52° 27' 14" N. Br. 5° 38' 27" Ø. Lgd., er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2215. Kjøbenhavn 1909.)

2915. Tidsignal eyes atter som sædvanlig. Amsterdam. Tidsignalet i Amsterdam gives atter som sædvanlig fra det NV.-lige Taarn paa Bygningen til Algemeenen Dienst paa Handelskajens Hovel. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2430. Kjøbenhavn 1909.)

2916. Vrag. Buttegronden. Steendiep. Et Fiskerfartøj er sunket i Steendiep, 5 Kbl SSØ, for den hvide Spidsstønde mellem Ballon Noord Steenbank. En Mast er 2 m over Vandet. 51° 41' N. Br. 3° 26' a Ø. Lgd.

2917. Tønde forandret Nummer. Zuid Hollandsch Diep. I Zuid Hollandsch Diep har Spidsstønde Nr. 2 a nu Nr. 3. 51° 41' N. Br. 4° 36' a Ø. Lgd.

2918. Dybde. Onde Evertingen. Scheide. Paa den Ø.-lige Barre i Onde Evertingen er Dybden aflæget holdydelt. Ved Stumpstønde: Nr. 5 er der kun 1,5 m og ved Spidsstønde Nr. 5 kun 3,5 m Vand.

2919. Vrag almerket. Hanswaert. Scheide. Bysgerdamperen »Atèle« er sunket uden for Hanswaert V.-lige Havudløbning, paa 51° 26' a N. Br. 4° 0' a Ø. Lgd. Et Vragfyrskib almerket Vraget.

2920. Vrag almerket. Lowestoft Red. England. Fiskerfartøjet »Gerrude« er sunket i 5,5 m Vand 2¼ Kbl S. 49° Ø. fra Lowestoft lave Fyr. Mastørne er over Vandet. Om Natten vises, naar det er muligt, en Lanterne fra Vraget. 52° 28' a N. Br. 1° 46' a Ø. Lgd.

2921. Fyrskibet »Bull Sand« forandret. Humbar. Fyrskibet »Bull Sand« er nu ombyttet med det nye Fyrskib. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2578. Kjøbenhavn 1909.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2922. Forestaaende Forandring af Fyr. Noires. St. Malo, Frankrig. I de første Maanedier af 1910 forandres det hvide, faste Fyr paa Molen Noires til et hvidt Gruppe Blinkfyr. Lysvænen: 11,5 Sm. I øvrigt bliver Fyret ulændret. 48° 38' 38" N. Br. 2° 1' 47" V. Lgd.

2923. Forandring i Almærkning. Canal de Ytrise. I Canal de Ytrise er den røde Spidsstønde med Kægle »Vandree« indtræget. En hvid og sort Spidsstønde med Diamant er i 37 m Vand udlagt 1200 m V. for Spidsen af Vanrøte. 48° 15' 6" N. Br. 4° 48' 10" V. Lgd. En rød og hvid Spidsstønde med Tingglas er i 39 m Vand udlagt 1 Kbl NØ. for Spidsen af Gødmant. 48° 15' 8" N. Br. 4° 46' 20" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2937. Klokketønde udlagt. Sabine Bank, Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Klokketønde Nr. 2 er i 9 m Vand udlagt paa Ø.-Siden af Løbet mellem Sabine Bank Shoals, 3/4 Sm Ø. fra Sabine Bank Fyr, og i S. 41° V. fra Calcasieu Fyr.

2938. Afmærkning. Port Yabucoa, Porto Rico Ø.-Kyst. Ved Indløbet til Port Yabucoa er udlagt: Luckenbach Shoal Stumpetønde Nr. 1, mærket L. S., i 6, m Vand, ved Ø.-Siden af 4, m Klippen ved Indløbets V.-Side, fra Point Guayanes højre Kant i S. 49° V., og fra Point Quebrada Honda i N. 44° Ø. Yabucoa Harbor Entrance Spidstønde Nr. 2 i 9 m Vand ved Løbets Ø.-Kant, fra Point Icaos højre Kant i S. 18° V., og fra Point Quebrada Honda venstre Kant i N. 50° Ø.

2939. Afmærkning. Patillas Harbor, Porto Rico S.-Kyst. I Patillas Harbor er udlagt: Guayama Reel Stumpetønde Nr. 1 i 9 m Vand ved Ø.-Enden af Guayama Reef, fra Point Tunna Fyr i S. 68° V., og fra Point Figuras Fyr i S. 74° Ø. Middle Ground West End Spidstønde Nr. 2 i 7, m Vand, ved V.-Enden af Ø. Stedet, fra Cape Mala Pascua højre Kant i S. 75° V., og fra Point Figuras Fyr i Ø. Point Figuras Shoal Stumpetønde Nr. 3 i 9 m Vand ved SØ.-Enden af Grunden ud for Point Figuras, fra Cape Mala Pascua højre Kant i S. 78° V., og fra Point Figuras Fyr i N. 87° Ø.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2940. Grunds Belliggenhed. Brava Point S. Rio de la Plata, Uruguay. En 4, m Muldergrund ligger 2 1/2 Sm S. 18° Ø. fra Brava Point. 34° 58' S. Br. 66° 8' V. Lgd. Det tilrådes at gaa mindst 4 Sm uden om Brava Point.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2941. Fyr tændt. Motril, Spanien S.-Kyst. Paa Hovedet af Havnemoleu ved Motril, som forlæges 400 m, er tændt et hvitt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsviddelen: 4 Sm. 36° 43' N. Br. 3° 32' V. Lgd.

2942. Fyr tændt. Castellon de la Plana, Spanien Ø.-Kyst. Ved Castellon de la Plana er paa den V.-lige Havnemoleu, som er under Bygning, tændt et rodt, fast Fyr, og paa den Ø.-lige Havnemoleu, som er under Bygning, et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. 39° 58' N. Br. 0° 1' Ø. Lgd.

2943. Fyr forandret. Capo Palmaro, Italien V.-Kyst. Om kort Tid forandres Capo Palmaro Fyr til et hvitt Fyr med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek. Mørke 5 Sek.

2944. Uddybning. Porto del Lido, Italien. I Porto del Lido foretages Uddybning. Skibe, som vil passere Uddybningsmaskinen, skal give Signal med Dampfløjte, der besvares med Fløjtestød. Naar Uddybningsmaskinen nethaler Ballonen, kan den passeres paa den Side, hvor den viser rodt Flag eller rød Lanterner. Maskinen skal passeres langsomt.

2945. Grund borttaget. Cape Yenikale Ø. Kertch Stræde, Rusland. 6, m Grunden 15, Kbl N. 77° Ø. fra Cape Yenikale Fyr er borttaget. Der er nu 8 m Vand paa Stedet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2601, Kjøbenhavn 1909.)

2946. Vrag. Tendra Halve S. Sorte Hav. Et Vrag ligger sunket S. for Halvøen Tendra. Masterne er over Vandet. 45° 46' N. Br. 31° 49' Ø. Lgd. **2947. Fyr slukket. Anapa, Sorte Hav.** Det røde og grønne vekslende Fyr i den SV.-lige Del af Byen Anapa, c. 1/2 Kbl N. 14° V. fra det nye Fyrtaarn, er slukket. Fyrtaarnet er borttaget. 44° 53' N. Br. 37° 18' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2772, Kjøbenhavn 1909.)

afg. Rotterdam 19./12. til Barrow. — Vordingborg, Palsbo, ank. Rotterdam 10./12.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. Methil 20./12. til Ronen. — Dansborg, Sorensen, afg. Cardiff 15./12. til Civita Vecchia. — Jægersborg, Larsen, ank. Dunkerque 18./12. — Kallundborg, Nielsen, ank. Königsberg 20./12. — Taarnborg, Matzen, ank. Libau 20./12.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Cardiff 19./12. til Marseille.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. London 21./12.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sorensen, ank. Stettin 22./12.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Stettin 21./12. til Windau. — Peter Mærsk, Børgesen, afg. Odense 18./12. til Boness.

Havet. Fyon, Audersen, afg. Grangemouth 18./12. til Kiel.

H. Kirschner. Nivingston, Svendsen, ank. Grangemouth 16./12. — Newton, Andersen, ank. Pertusola 6./12. — Fulton, Jørgensen, afg. Newcastle 16./12. til Pertusola. — Edison, Jørgensen, afg. Hamburg 21./12. til Grimsby. — Washington, Nielsen, afg. Maringer 16./12. til Burntisland.

Dansk Dampskibsselskab. Ove Gjæde, Jans, ank. Santander 18./12. — Henrik Bjælke, Hansen, ank. Glasgow 21./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. St. Lucia 20./12. til River Plate. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Oran 21./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Cypern 14./12. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Civita Vecchia 14./12. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Theodosia 22./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Messina 22./12. til Catania. — Pawel Andrejeff, Tønnebeck, afg. Riga 23./12. til London. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Blyth 18./12. til Lübeck. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Blyth 21./12. til Riga. — Johan Siem, Nielsen, ank. Reval 17./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Emden 21./12. til Riga. — Nowa, Dahl, ank. Galatz 19./12.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Gabe, afg. Suez 21./12. til Hongkong. — Siam, Cortsen, pass. Perim 28./11. til Hongkong. —

Tranquebar, van Deurs, ank. Glasgow 20./12. — Cathay, Kruse, ank. Kjøbenhavn 21./12. — Samui, Licht, afg. Antwerpen 21./12. til Port Said. — Chmpton, Hansen-Raun, afg. Colombo 17./12. til Penang. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 19./12. — St. Croix, Jensen, afg. Singapore 19./12. til Bangkok. Vestindisk Afdeling. Bintang, Juel-Hansen, afg. Delagoa Bay 18./12. til Beira. — Cambodia, Christensen, afg. Newcastle 21./12. til Göteborg.

Torm. Sara, Jensen, afg. Königsberg 19./12. — Helena, Sorensen, ank. Rotterdam 21./12. — Agnete, Sonnichsen, pass. Holtenau 21./12. for Antwerpen. — Hermia, Hansen, afg. Randers 22./12. — Alice, Schultz, ank. Grangemouth 21./12.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Burntisland 20./12. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Kings Lynn 21./12. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Blyth 18./12. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Riga 17./12. — G. Koch, Jørgensen, ank. Sharpness 14./12. — Hans Tavsén, Klaborg, ank. Kjøbenhavn 19./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 22./12. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Korsør 22./12. — N. F. Høffding, van Deurs, pass. Kjøbenhavn 20./12. nordg. — N. G. Petersen, Bloch, afg. London 19./12. — I. D. S. Adolph, ank. Riga 20./12. — Alfred Hage, Møller, afg. Burntisland 21./12. — Ajax, Brønsen, afg. Glasgow 16./12.

Frø. Austa, Bagger, afg. Trondhjem 16./12. til Manchester. — Freja, Nielsen, afg. Riga 21./12. til Halmstad. — Vera, Thing, afg. Kjøbenhavn 21./12. til Burntisland.

Skandia. Gullfaxe, Ankersen, ank. Korsør 15./12. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 21./12. — Rimfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 18./12. til Harwich. — Schach Steenberg, Theilland, ank. Esbjerg, 20./12.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 18./12. — Allan, Nielsen, ank. Kolding 17./12.

Nykjøbing M. Nykjøbing, Lichmann ank. Frederikshavn 20./12.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Cannes 21./12. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Tyue Dock 21./12. — Martha, Christensen,

(Fortsettes efter »Danske Havne«.)

2948. Tønde udlagt, Dzuhug, Sorte Hav. En rød Spiritønde med Kegle med Spidsen udlagt er udlagt tæt S. for den yderste af de to Klipper i det S-lige Indløb til Dzuhug Ankerplads. 44° 17' N. Br. 38° 43' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2949. Grunde fundet, Malacca Stræde. To 8 m Grunde er fundet i Malacca Stræde, henholdsvis 7, Sm N. 88° Ø. og 73 Sm S. 89° Ø. fra P. Prinsug Fyr. Der er muligvis endnu mindre Vand i Nørheden. 1° 28' N. Br. 103° 15' Ø. Lgd.

2950. Lystønde flyttet, Westervarvater, Soerabaja, Java N.-Kyst. Den sorte Lystønde Nr. 1 paa Barren i Westervarvater er flyttet til Hovedet af den Ø-lige Dæmning. 6° 54' 13" S. Br. 112° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfart« Nr. 1265, Kjøbenhavn 1908.)

2951. Lystønde ombyttet med Fyrbaake, Marlbro Rif, Sumatra V.-Kyst. Lystønden ved Marlbro Rif er ombyttet med en Fyrbaake, hvorfra vises et rødt Blinkfyr, Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Synsvinden: 10 Sm. 1° 27' S. Br. 100° 21' Ø. Lgd.

2952. Grund tiltaget, Hindostan Bank, Lucipara Passage, Sumatra Ø.-Kyst. Hindostan Bank er tiltaget V. efter, saa at der kun er 4 m Vand paa 30' 7' 20" S. Br. 106° 6' 5" Ø. Lgd. Den sorte Stumplønde med alskortet Kegle ved Grundens V.-Side er flyttet 700 m NV. hen.

2953. Dybde, S. Lingsang, Billiton Ø.-Kyst. I Munningen af S. Lingsang er den mindste Dybde paa Barren 1,2 m ved Springtidss Lavvande. 2° 59' S. Br. 108° 17' Ø. Lgd.

2954. Tønde udlagt, East Channel, Laboan, Borneo NV.-Kyst. En rød Spidsønde er udlagt ved Ø.-Kanten af Revel paa Ø.-Siden af Laboan 1,2 Sm N. 54° Ø. fra Collier Head. 15° 18' N. Br. 115° 16' Ø. Lgd.

2955. Braad rapporteret, Bullock Harbour, China. Svært Braad, som bryder over en kun lidt overlydt Klippe, er rapporteret 1,2 Sm N. 53° V. fra Rocky Islet. 27° 44' N. Br. 121° 5' Ø. Lgd.

2956. Grund, Mimrod Sound. En 1,2 m Klippe ligger i Indløbet til Mimrod Sound, 8,2 Km S. 41° Ø. fra Reef Island SØ.-Punt. 29° 40' N. Br. 122° 6' Ø. Lgd.

2957. Nat-Tidsignal, Shanghai. Fra Signalkaaret i den franske Concession i Shanghai gives nu Nat-Tidsignal med 4 hvide Lys, anbragte i Form af Diamant, der vises og slukkes samtidigt Kl. 8 Tim. 55 Min. 0 Sek., 8 Tim. 56 Min. 0 Sek., 8 Tim. 57 Min. 0 Sek., 8 Tim. 58 Min. 0 Sek., 8 Tim. 59 Min. 0 Sek. og 9 Tim. 0 Min. 0 Sek. Standard Tid paa 120° Ø. Lgd. 31° 14' N. Br. 121° 29' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

England:

R 2219 England S., Needles Channel with Christchurch Bay. Oktober. 3 sh.
N 645 S. America, W., plans on the Coast of Peru, Lobitos Cove, Lobitos to La Cruz Bay, Talara Bay. Oktober.

Japan:

N 3 Hokushu with Yotorofu and Kunashiri Jima. September 1909.
0,65 Yen.

R 232 Taiwan To (Formosa I.). September 1909.

R 363 Lina Tung Peninsula and Approches. September 1909.

† 254 b Hokushu with Yotorofu and Kunashiri Jima.

† 232 Tidligere Udgave.

† 363 Tidligere Udgave.

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 231. Bornholm med Omgivelser. Maalestok: 1 : 100,000. Pris paa Kortlæred Nr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00. December 1909.
Kort Nr. 232. Guldborg-Sund, Nordlige Del, Smaalande-Farvandet. Maalestok: 1 : 30,000. Pris paa Kortlæred Kr. 1,50, paa Papir Kr. 1,00. December 1909.
Kort Nr. 168. Bornholm med Omgivelser, annulleres.

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 p. a. 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 Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved den mod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgaardshavn og Nyhavn 14 & 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 om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ & 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 & 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, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vand.</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 Paafyllning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod. ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udtor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre 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 Fyrliuier. 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 taas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubiktavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter ned Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indlebet 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 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane. Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 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 indføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lades, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø.. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdetormand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke. den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Fakhuse til O. lægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk. Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rønde med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	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 Dybgnaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staaer under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibsmedie.
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. Td.	Losning besørger af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibsmedier.
Nexe.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibesom anløber for Kultforsyning 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 besørger af Ladningsmodtageren	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lodsen skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørger af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik. Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibsmedie.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibeafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hoved-sægentlig af et Spediter-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Hav-nen rundt, Kølhalings-plads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværk-steder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Is-bryder, 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 Ladnings-motageren.	Havnebane, Kølhal-plads og Reparations-værksted 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, 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. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vest siden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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. Bugsøring: For Bugsøring fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsøring for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsøring paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning be sørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

afg. Bona 13./12. — Elna, Ratje, ank. Spezzia 22./12. — Theresse, Pedersen, ank. Nizza 17./12. — Simone, Møller, ank. Toulon 16./12. — Jeanne, Løffler, ank. Cardiff 21./12. — Vera, Riso, afg. Burntisland 9./12. — Daisy, Lugesen, afg. Rouen 22./12.

Thors. Mjølneur, Clausen, afg. Gibraltar 20./12. til Troon. — Perwie, Egidiusen, afg. Akureyri 22./12. — Sterling, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 23./12.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 19./12. — Russia, Poulsen, afg. Wismar 20./12. — Carl Hecksher, Starck, ank. Ghent 15./12. — Dania, Pederson, afg. Filadelfia 4./12. — Normannia, Eriksen, ank. Genua 12./12. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 16./12. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 12./12. — Livorno, Skov, ank. Civita Vecchia 15./12.

Østersøen. Cimbrina, Poulsen, afg. Newport N. 16./12. — Patria, Larsen, afg. Antwerpen 8./12. — Gratia, Sørensen, afg. Santander 15./12. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 8./12.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Genua 17./12. — Gallia, Nielsen, afg. Newcastle 15./12. — Caledonia, Hansen, ank. Hull 17./12. — Sarmatia, Petersen, ank. Burntisland 18./12. — Kotonina, Friis Rasmussen, ank. Nicolajeff 19./12.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Seaham Harbour 17./12. — Granaria, Nielsen, ank. Filadelfia 2./12. — Carbonia, Mathiasen, ank. Sunderland 19./12. — Estonia, Winckler, ank. Novorossisk 16./12.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Rouen 19./12. — Selandia, Troensegaard, afg. Ghent 18./12. — Seecalia, Jensen, afg. Hamburg 10./12. — Frumentia, Andersen, ank. Hamburg 18./12. — Boscia, Skovgaard, ank. Genua 20./12.

Ocean. Philadelphia, Horu, ank. Filadelfia 15./12.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Honfleur 18./12.

Sejlskibe.

Rønne. Atlas, ank. Lovestoft 13./12. — Bolgen, ank. Wolgast 16./12.

Svendborg. Skjold, Larsen, ank. Masnedssund 15./12. — Valkyrien, Hansen, ank. Wemyss 15./12. — Capella, Han-

sen, ank. Dieppe 16./12. — Delos, Andersen, ank. Boston 15./12. — Kamma, Fisker, ank. Frederikshavn 16./12. — London, Androsen, ank. Nakskov 16./12. — Fylla, Rasmussen, ank. Havre Red 15./12. — Fulvia, Petersen, ank. Moss 17./12. — Helge, Carlsen, ank. Chatham 16./12. — Cornwall, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 15./12. — Leif, Andersen, ank. Danzig 17./12. — Mine, Nielsen, ank. Libau 17./12. — Zampa, Petersen, ank. Newport 18./12. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Newport 18./12. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Stettin 18./12. — Magnet, Gommesen, ank. Stavanger 17./12. — Activ, Mouritzen, ank. Fowey 18./12. — Primula, Carlsen, ank. Charlestown 18./12. — Fauny, Hansen, ank. Wisbech 19./12. — Severine, Jensen, ank. Colberg 19./12. — Alfrede, Petersen, ank. Fredericia 18./12. — Ragnhild, Andersen, ank. Eu 17./12. — Jens, Eriksen, ank. Nykjøbing S. 18./12. — Flora, Sørensen, ank. Wemyss 18./12. — Apollo, Nielsen, ank. Brest 18./12. — Fylla, Rasmussen, ank. Morlay 18./12. — Westa, Poulsen, ank. Dunkerque 19./12. — Venus, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 20./12. — Martin, Wilde, ank. Kjøbenhavns Red 20./12. — Frits Emil, Nielsen, ank. Cardiff Red 20./12. — Doris, Kobke, ank. Frederikstad 20./12. — Niels Juul, Olsen, ank. Bandholm 20./12. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Rørvig 21./12. — Ebenezer, Gommesen, ank. Kristiania 21./12. — Grethe, Hansen, ank. Svaneke 22./12.

Ære. Ruth, Nielsen, afg. Cadiz 17./12. til Grimsby. — Salvador, Sand, ank. Lissabon 17./12. — Skandia, ank. Setubal 19./12. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Malmo 18./12. — Fuglen, Christensen, ank. Kjøbenhavn 19./12. — Forældres Minde, Christensen, ank. Gibraltar 19./12. — Martha, Madsen, ank. Libau 19./12. — Hydra, Christensen, ank. Trelleborg 19./12. — S. L. Weber, Hansen, ank. Warnemünde 19./12. — Thyra, Christensen, ank. Sanne Guadeloupe 19./12. — I. A. Kromann, Christensen, pass. Prawle Point 18./12. ostg. — Mary, Andersen, ank. Malaga 20./12. — Anne, Mikkelsen, ank. Cadiz 20./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 24. December 1909. — Sø- og Handelsretsdomme. — Skibsfarten efter Panama-Kanalens Aabning. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.
Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleummotorer.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolie.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

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.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Rømissæ fra
Loasepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviensbyer.

Post-Adresse:

Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:

Copensture

Telefon-Nr.

42

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gauge 10 Gauge 26 Gauge 52 Gauge 104 Gauge
10% 20% 30% 40% 50%
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 100. Kjøbenhavn, Torsdag den 30. December 1909. 16. Aarg.

M. B. COHN

Telefoner 1403 - 3063
Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsens selvsm. Losschjul 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 Prislister.



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovierteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdels hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Adr.: Toldbodvej 7, Høz.
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 • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Rahtjens originale Composition

Skibsbundé. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Skibshypothekbanken

Filial af hollandsk Bank i **København** Chr. IX's Gade 5
Telef. 9052
giver 1ste Prioritets-Laan i Fragtskibe.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.



med Kew Certifikat 100 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

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.

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.**

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** tilbyder **Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar**
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

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.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

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.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke.
Københ. C. Telf. H. 1728.

Berg & Larsen

torhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

LUC. MULDER

Schiffswerft

Martenshoek gemte Hoogezand, Holland
empfehlte sich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner, Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor, Bøte-
Tjalken, Leichter u. s. w.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7282.

HELGE STABELL

Skibsingeniør
Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.
Hobrog. 10. Telf. Øbro 1938 x.
Telegramadresse: „Skibsstabel“.

VIKING MELK

USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STEMPFABRIK AANIA

De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen

Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 88

— 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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Viggo Jensen & Co.'s

Patent af Motorfløjter anbefales herved, er enkel og let anbragt til enhver Motor, giver til enhver Tid et ligesaa udfyldende Signal som enhver Dampfløjte.

Indhent Tilbud og De vil gratis blive besvaret omgaaende.

Strandvej 16, Aarhus.
Telefon 2437.

Bogserångare till salu.

Bogserångare, under 10 register-tons, bygd Kockums Mek. Verkstad 1892, Indikerar 94 hästkrafter, 25 nom. Kolåtgång 75 kg i tim., pannan afprovvad 1906. God bogserare. Pris och närmare uppgifter genom

BRÖDERNA HÖGLUND
Kalmar.

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“.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling paa Turisthotel-
let i Rønne Lørdag den 15. Januar Fm. Kl. 10.

Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

P. F. V.

L. Rasmussen
Sekretær.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørget.

Skibsbyggeri,

helst hvor Kedel- og Maskinværksted findes, som vil fortømre
(ny udenbords Planker) eventuelt forlænge et Trædampskib,
som er gældfrit imod at tage i. Prioritet som Betaling for Re-
parationer paa Skrog, Kedel og Maskine søges. Denne Prioritet
forrentes og afdrages efter Aftale. Skibets Dimensioner: 102×23
×10½. Skibet disponibelt. Billet, mrk.: „S 419“, bedes hurtigst
indsendt til „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Annæ Plads
26, 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 Statobanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6021. Telegramadr.: „NAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestre 510.

Kjøbenhavn, d. 30. December 1909.

Statssubventioner til Skibsfarten. Der er nylig udkommen en interessant Oversigt over, hvad de større Stater understøtter den nationale Skibsfart med, det er store Summer, det drejer sig om; øverst staar Frankrig, der aarlig anvender 47 Mill. Kr., dernæst kommer England med 30 Mill. Kr., saa Japan med 25 Mill. Kr., medens Tyskland staar nederst i Rækken blandt de større Stater, idet det kun anvender 7 Mill. Kr. aarlig.

Subventionens absolute Størrelse siger imidlertid ikke saa meget, det spiller en større Rolle, hvor meget Statsunderstøttelsen beløber sig til pr. Register Ton af vedkommende Lands Handelsflaade, og i denne Henseende viser det sig, at Tysklands og Englands Subventioner er langt ringere end de øvrige Stormagters, nemlig henholdsvis Kr. 1.65 og Kr. 1.75 pr. Reg.-Ton, medens Frankrig, Østrig og Japan betaler henholdsvis 25 Kr., 24 Kr. og 22 Kr. aarlig pr. Reg.-Ton af Landets Handelsflaade.

Som det ses staar Frankrig som Nr. 1 i Henseende til Statssubventioner, og Forholdene har derfor her udviklet sig til det absurde; franske Sejlskibe sejler f. Eks. tomme til Australien og tager Hvede hjem for en Fragt, som aldeles ikke dækker Omkostningerne, men Subventionen gør det til en god Forretning for Rederne.

Grunden til, at Subventionssystemet trods dets fordærlige Resultater opretholdes, ja endog breder sig, ligger mindre i nationale Hensyn end i de personlige, økonomiske Interesser, der knytter sig til det. Disse faar Lov til at brede sig paa Statens Bekostning, grundet paa Demoralisationen i offentlige Anliggender.

(Finanstidende.)

A a b e n r a a, 23. December. (Ritz. Bur.) Dampere »Kanal«, der, som meddelt, kængrede den 22de ds., havde 159 Kreaturer om Bord til Karantæneanstalten i Flensborg. Da Skibet sammen med Dampere »Phønix« med 105 Kreaturer om Bord til Karantæneanstalten i Aabenraa havde passeret Aarøsund og atter kom ud i bredt Farvand, blev det mødt af meget høj Sø. »Kanal« slingrede stærkt, og derved brast Tovene, hvortil Kreaturerne var bundet. Kreaturerne styrtede over i den ene Side; Skibet krængede over og sank. Af Besætningen druknede Kaptajn C. Bladt fra Als, Styrmand Jens Møller fra Strandhuse ved Kolding, Maskinmester Gross fra Aabenraa, Fyrbøder Wiese. Aabenraa, og Matros Chr. Nielsen fra Brønderslev. »Phønix« reddede Matros Chr. Pedersen fra Kolding og Letmatros Andreas Andresen fra Aabenraa. Af Ligene er kun Fyrbøderens hjergel.

Fra Dieppe skrives til os:

Jeg ser i Deres ærede Blad af 17. December en Artikel af L. Andreasen, Fører af Sk. »Elise«, hvori Board of Trade omtales i Forbindelse med Lastelinie-loven, og Tilsynet med Sejlskibe.

Jeg skal her yderligere oplyse ærede Kolleger om, at jeg i August Maaned sammen med en anden Skibsfører var paa Board of Trades Hovedkontor i London angaaende Lastelinien. Den Overordnede der var meget imodekommende at tale med, og viste sig særdeles velvillig. Jeg talte senere med ham før Afsejlingen, og tog da Bestemmelse om at tage Board of Trades Lastelinie paa næste engelske Plads, jeg anløb.

Skibet blev herefter maalt i Great Yarmouth, og her viste Beard of Trades Embedsmænd sig atter særdeles imodekommende; men gennemgik selvfølgelig Skibet fra Ende til anden. Nogle Luftbord samt et af Sandbordene blev taget ud, ligesom Bjælker, Tømmer og Klædning indog udvendig blev maalt. Jeg har herefter faaet en Lastelinie, som ikke forringer Skibets Lastevne synderlig, og jeg tror ikke nogen af Board of Trades Embedsmænd vil

forvolde os Vanskeligheder, naar vi kun har Sagerne i Orden og først og fremmest viser en passende Opførelsen overfor disse Folk. Vi hører til en lille Nation, og kunde vist have godt af at lære lidt af Engleskmændene i flere Henseender, da de er praktiske Folk.

H. R. Hansen.

Fører af 3/m. Skonnert »Capella« af Svendborg.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 3. Termin bestod i alt følgende Antal Elever: 1. Afdeling 44 (afvist 2), 2. Afdeling i Navigation 24 (afvist 0), Geografi og Vejrlære 20 (afvist 1), Engelsk 13 (afvist 0), Søret og Handelsvidenskab 21 (afvist 2).

I Aarets Løb bestod endvidere til Sætleskipperprøven 62. Fiskeskipperprøven 68, hvoraf henholdsvis 2 og 14 paa Færoerne.

Fra Dampskibsselskabet Thore (Thor E. Tullinius) har vi modtaget Fartplan for Selskabets Skibe for 1910. Det fremgaar af denne, at Selskabet i det kommende Aar vil lade foretage 36 Besejlinger af Færøerne og Island (delvis over Bergen og Leith) og derfra for de fleste Tures Vedkommende igen tilbage til Kjøbenhavn.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 24. December. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 80,000 Kr. for Bjergning af den russiske Damp »Sungari« af Vladivostock, der den 27. Oktober grundslødte paa Læsø Nordvestrev. De bjergede Værdier udgjorde henvend 650,000 Kr.

Fyrtaarn paa Hals Barre. Til Afløsning af det nuværende Fyrskib paa Hals Barre skal til Foråret paabegyndes Opførelsen af et fast Fyretablisement med Sireneanlæg. Dets Beliggenhed bliver c. 1 Mil fra Kysten paa 28 Fods Vanddybde.

Grundbygningen, som skal indeholde Beboelse for Betjeningsmandskabet, samt Rum for Sirenemaskinerne m. m., bygges af Granit og Beton. Selve Fyrtaarnet, som bærer Linseapparatet, bliver derimod bygget af Jern.

Arbejdet, som ventes fuldført i Løbet af et Aarstid, skal udføres af Ingeniør N. C. Monberg, Kjøbenhavn.

Dødsfald. Kaptajn, flv. Havnemester ved Helsingør Havn, F. C. Chr. Hansen er afgang ved Døden i Kjøbenhavn, 84 Aar gammel. Hansen, der havde deltaget i Krigen 1864, var R. af Dbg. og Dbind.

En Indsender, der forespørger hvorvidt et Træskibs Garnering skal være kalfatret eller ikke, bedes, til Efterretning for Redaktionen, opgive sit ærede Navn og sin Adresse.

Red.

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. 59/1909, afsagt d. 20. Oktober 1909. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet C. K. Hansen, som Repræsentant for Dampskibet »Van Dyck«.

Dampskibet »Van Dyck« af Antwerpen, der er bygget i 1904 af Staal, forsynet med dobbelt Bund og maaler 1,132 Brutto Reg.-Tons, grundstødte d. 26. Maj d. A., Kl. c. 2 Morgen tæt Nord for Enkosten ved Smaagrundene i Hollænderdybet, under Manøvreringer for nogle modgaaende Skibe. Skibet, der var paa Rejse fra Hull til Riga med en Ladning, bestaaende af 1,750 Tons Kul, kom til at slaa med Stevnen mod Syd paa en Grund, der bestaar af Sand med en Del større og mindre Sten, saaledes, at Skibet midtskibs stod $1\frac{1}{2}$ à 2', vedens For- og Agterskibet var frit. Et Varpanker med $2\frac{1}{2}$ " Staal-trosse og en 6" Manilla-Trosse blev udsat, og Maskinerne bakkede med fuld Kraft, men alle Forsøg paa at bringe Skibet flot mislykkedes, og Manillatrossen sprang, da der blev sat fuld Kraft paa Spillene.

Kl. 3 Morgen kom Svitzers Damper »Ægir« til Stede og tilbød Hjælp, hvorefter Bjergningskontrakt afsluttedes. »Ægir« satte sit Anker med 75 Favne Kæde, førte en Staalslæber over paa »Van Dyck« og begyndte at slæbe. Lidt senere fik »Ægir« Assistance af Bjergningsdamperen »Kattegat«, og begge disse Skibe slæbte i nogle Timer uden Resultat. Efter en Dykkerundersøgelse begyndte man at losse Ladningen til Lægter ved Hjælp af Bjergere fra Kastrop, samtidig med at begge Bjergningsdampere slæbte. Kl. $2\frac{1}{2}$ om Eftermiddagen kom »Van Dyck« flot, efter at der var lossat et Kvantum, der efter Lægterens Førers Rapport udgjorde c. 45 Tons Kul, efter »Van Dyck«s Førers Angivelse noget mindre. »Van Dyck« afgik derefter ved egen Maskine til Kjøbenhavn. Ved Dykkerundersøgelse viste det sig, at Skibet havde faaet betydelige Bundskader, blandt andet en Bule 18" bred og $2\frac{1}{2}$ " dyb i første Pladerang om Bagbord begyndende 6' fra Forstevnen og strækkende sig agterefter i en Længde af 13' samt en anden Bule, 18' agten for den forsnævnte c. $3\frac{1}{2}$ " dyb og 93' lang, begyndende forude i første Pladerang og endende agterefter i en anden. I begge Buler fandtes flere mindre Lækager, og en Del Nagler havde begivet sig. Maskinen var bleven en Del overanstrengt under Forsøgene paa at tage Skibet af Grunden, Skruer og Ror var derimod ubeskadiget. Efter et foreløbigt Tætningsarbejde, udført af Svitzers Dykker, fik Skibet Sodygtighedsattest og fortsatte sin Rejse til Riga og tilbage til Antwerpen, hvor det blev underkastet en Reparation, der for Bundskadernes Vedkommende efter Skibets Angivelse har kostet c. 3,800 £.

Med Hensyn til de bjergede Værdier er det in confesso, at disse for Ladningens og Fragtens Vedkommende andrager c. 22,000 Kr., Skibet vurderedes, som det henlæa her med alle synlige Skader, altsaa uden Hensyn til Bundskaderne, af retlig udmeldte Mænd til 160,000 Kr., men herfra maa drages Bekostningen ved Reparationen af Bundskaden. Fra Bjergningselskabets Side er Rigtigheden af Skibets Rederis Opgørelse af Reparationsomkostningerne bleven bestridt, men det maa i hvert Fald betragtes som givet, at disse har andraget meget betydelige Beløb.

Værdien af Bjergningsmateriellet er af Bjergningselskabet ansat til 307,000 Kr.

Under nærværende Sag søger nu Citanterne Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, efter at den mellem Parterne afsluttede Voldgiftsoverenskomst var bleven opsagt fra Skibets Side, de Indstævnte Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet »Van Dyck« tilpligtet, at betale Bjergeløn efter Retiens Skøn med Renter og Sagens Omkostninger.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, paa den ene Side de bjergede Værdier, de gunstige Vejrfor-

hold under og efter Bjergningen, det mindre farlige Sted, paa hvilket Skibet stod, samt paa den anden Side det betydelige Bjergningsmateriel og det af Citanterne efter Bjergningen udførte Arbejde, findes en Bjergeløn af 3,500 Kr. at kunne være passende. Sagens Omkostninger hæves som indbefattet heri.

Ulykkesforsikringen for Søfolk.

Vi har modtaget følgende:

Det var at vente, at Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk vilde blive kaldt frem ved min Kritik af Foreningens Optræden overfor Enken efter Føreren af 3/m. Skonnert »Bertha« af Esbjerg (*Dansk Søfartstidende* Nr. 94 d. A.) I en Artikel undertegnet af Foreningens Direktør, Hr. V. T. Hein, søger denne at forsvare Forsikringsforeningens Optræden i denne Sag. Det forekommer mig dog, at Hr. V. T. Hein ikke er lige heldig overalt, som for Eks. Bemærkningen om, at hvis der ved Kollisionen havde været Tale om to danske Skibe, vilde Enken ikke have kunnet rejse Krav om Erstatning hos Skadevolderen. Da et saadant Tilfælde ikke foreligger her, synes det mig overflødig at fremkomme dermed, især da det ikke tjener til at belyse det her omhandlede Tilfælde, hvor de fleste sikkert vil give mig Ret i, at Enken har Grund til at beklage sig over, at, skønt hendes Forsørger var forsikret, har Forsikringsforeningen dog unddraget sig sin Forpligtelse overfor hende. Dette er maaske loyalt overfor Forsikringsforeningen, men ubelignet illoyalt overfor den Forsikrede. Ganske vist kan Forsikringsforeningen paabe- raabe sig Overrettsdommen af 18. Oktober d. A., men for denne er stadfæstet ved Højesteret, — hvad det sikkert kunde være tvivlsomt, at den vilde blive, dersom Enkens Sag blev forsvaret af en af vore dygtige Højesteretssagførere, — maa man have Lov til at nære nogen Tvivl om, at de Forsikrede virkelig har fuldt ud Betryggelse for deres Retligheder. § 41 er ingenlunde saa tydelig affattet, at man ikke lige saa godt kunde »antage« det modsatte af Overrettsdommen, og saa endda være paa den sikre Side.

Aarhus, i December 1909.

H. H y g o m.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Direktør V. T. Hein har i *Dansk Søfartstidende* for 17. ds. gengivet en Udtalelse af Hr. Kontorchef Aage Sørensen, hvori jeg tillægges visse Synspunkter og Meninger om Søfolks Ulykkesforsikring.

Hr. Hein skriver: »Hr. Rasmussen synes imidlertid at ville gøre sig til Talsmand for den Opfattelse, at der bør ydes Erstatning i alle Dødstilfælde og begrundet det med, at Rederne dog har betalt Præmie for de Paagældende«.

I Anledning af denne Udtalelse tillader jeg mig at henvende mig til Hr. Hein, at han gør sig bekendt med, hvad det er, jeg har skrevet i denne Sag. Han vil deraf se, at jeg allerede i nærværende Blad for 2. Februar d. A. i en Modbemærkning til Hr. Kontorchef Sørensen har udtalt følgende angaaende den ovenfor citerede Passus: »Jeg kan kun beklage, hvis Hr. Kontorchef Sørensen har faaet et saa fejlagtigt Indtryk af mit Indlæg i *Dansk Søfartstidende* for 12. Januar 1909; der findes absolut intet i dette Indlæg, der berettiger ham til at drage en saadan Slutning.

Efter denne Oplysning vil Hr. Hein sikkert være den første til at erkende, at nærværende Indlæg kunde have været sparet, hvis han — samtidig med at gengive Hr. S.'s Udtalelser i Sagen — ogsaa havde gengivet mine.

C. M i n o r R a s m u s s e n.

Vejrovsigt 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 Sydrand mindre, sekundære Vindsystemer trækker Øst efter med de fremherskende vestlige Luftstrømninger og fremkalder paa Damperruterne en hurtig Vekslen af sydvestlige og nordvestlige Vinde. Anticyklonerne eller Omraader med højt Tryk ligger for det meste Syd for Damperruterne til New York; Dampertrafikken til Vestindien gennemskærer dem. Dog optræder der ikke sjældent Omraader med højt Tryk ogsaa paa 45°—70° N. 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 Tilfældet, er NØ. Passaten i Almindelighed friskere og østligereovre ved Vestindien end paa den afrikanske Side, dog optræder der netop i Januar og Februar mellem de Kanariske Øer og Kap Verde ofte en næsten helt østlig Passat med stor Vindstyrke, som da — ved højt Lufttryk over Nordafrika — blæser ud fra Sahara. Følgerne af saadanne Vejrforhold er meget disei 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 anlager Retningen N. eller NNØ., ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Nordgrænsen for SØ. Passaten er sammenlignet med December ligeledes rykket en Del tilbage mod Ækvator særlig paa den amerikanske Side af Oceanet.

Storme. Paa Damperruterne paa de højere Bredder er Januar i Almindelighed Aarets mest stormfulde Maaned, og stadig er det meget nær midt paa Oceanet, at Hyppigheden af (de vestlige) Storme naar deres Maksimum med 35 pCt. mellem 30°—45° V. Lgd. og 45°—50° N. Brd. Over mod den europæiske Side, hvor østlige Vinde ikke er sjældne, aftager Stormhyppigheden hurtig. Paa den anden Side kan man Vest for 45°—50° V. Lgd. Syd for 40° N. Brd. vente mere Storm end Nord for denne Bredde, hvad der øjensynligt maa tilskrives Golfstrømmen.

Taaage. Vintermaanederne Januar og Februar er Aarets mest taagefattige Maaneder, til Dels vel af den Grund, at Golfstrømmens Vandtemperatur, der nu er betydelig lavere end om Sommeren, ikke er i saa høj Grad forskellig fra Temperaturen af de omgivende kolde Egne; navnlig skyldes det vel dog, at der hyppigere forekommer kolde NV. Vinde end fugtige, varme SV. Vinde. Kun hist og her og navnlig paa den amerikanske Side overskrides en Taagehyppighed af 10 pCt.

Is. I Almindelighed er i Januar Damperruten til og fra New York endnu næsten isfri; dog rykker Drivisen stadig længere imod Syd, saa at man fra 15. Januar maa holde sig til de sydlige Skæringspunkter for de internationale Damperruter.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indlaet indtil d. 16. December, at der endnu i den første Halvdel af November fremkom enkelte Meldinger om Is i Belle Isle Strædet.

Den transatlantiske Skibsfart paa Montreal sluttede d. 26. November og paa Quebec den 13. December.

Fragtmarkedet.

De nys overstaaede Julehelligdage har selvfølgelig bevirket, at Befragtningernes Antal har været noget mindre end sædvanlig, men gennemgaaende viser Raterne ikke nogen Forandringer af væsentlig Betydning. Østen og Sortehavet ligger vedblivende meget fast, endog til dels højere end meddelt i vor forrige Beretning, men derimod er Markederne hinsides Atlanten utilfredsstillende, særdeles La Plata, til Trods for, at adskillige store Dampere sendtes bort i Ballast fra dette Marked. Da der imidlertid synes at gøre sig en lidt bedre Stemning gældende i Kornafsætningsforholdene, er det ikke udelukket, at La Plata Markedet vil rette sig, og man har jo for set, at det i Løbet af faa Dage er gaaet en Del i Vejret. I de kortere Markeder er Tilstanden farvelig, men der er dog næsten ingen Baade oplagt, hvilket er et Tegn paa, at der i hvert Fald er noget at sejle med. Ser vi hen til i Fjor ved samme Tid, var der alene her i Danmark henimod et halvt Hundrede Dampere oplagt, og vi kan takke den livlige Korneksport fra Rusland for, at en stor Del af Baadene kan holdes beskæftiget i Østersøen, selv om Raterne er meget smaa. Kulfragter til Østersøen er knappe, og de forestaaende »holidays« i Skotland, hele den første Uge af Januar, skal ikke gøre Forholdene bedre, men set under et maa Situationen paa Fragtmarkedet kaldes afgjort bedre nu, end den var i Fjor paa samme Tid, og vi haaber oprigtigt for den danske Skibsfarts Trivsel, at de Forhaabninger, som knyttes til 1910 om lysere Tider, maa gaa i Opfyldelse.

Det østlige Marked har fragtet livligt, og da Rederne har været meget fast stemt, er det i flere Tilfælde lykkedes at tvinge Raterne yderligere lidt op. For Ris fra Saigon betalles saaledes indtil 26/6 til to franske Havne, medens Mulmain og Rangoon sluttede til 26/. Bombay betalte indtil 19/ Dødvægt to Lossehavne U. K. eller Kontinentet og Currachée 16/ O. C. paa Netto Belingelser. En 6.100 Tons Damper pr. Januar opnaaet »Lumpsum« £ 8.700 fra Shanghai til Rotterdam. Australien noterer 27/ for Hvede.

Sortehavet har vist forøget Liv, og da Tonnage ikke udbødes særlig rigeligt, er Raterne igen steget lidt. Store Baade fra Odessa eller Nikolajeff opnaaede 8/3 á 8/6 til udsøgt Havn pr. December eller primo Januar, medens der pr. 15.—25. Januar bydes 7/6 á 7/9. Nikolajeff er langt den betydeligste Aftager, og for mindre Baade betalles indtil 9/4½ N. C. Sulina er knap saa fast og betalle kun 8/3 N. C. pr. 5.—15. Januar.

Middelhavet har ikke fulgt Trop med Sortehavet, og Fragterne giver gennemsnitlig Underskud, i hvert Fald fra det vestlige Middelhav. For Erts betalles 5/9 Malaga/West Hartlepool, 6/9 Carthagena/Antwerpen, 5/ Middlesbro, 5/3 Aguilas/Glasgow. Fra Bilbao sluttedes til 4/4½ Barrow, 4/9 Middlesbro, 4/9 á 5/ Rotterdam.

Nordamerika viser meget lidt Liv, og Raterne er temmelig uforandrede. Fra Wilmington betalles 24/ Liverpool, 21/3 Bremen, fra Savannah 22/6 U. K. eller Kontinentet. Blandt Tommerfragterne fra Golfen nævner vi 96/3 River Plate, 91/3 Pensacola/Marseille, Valencia og Huelva, 102/6 Rio de Janeiro.

La Plata Markedet ligger næsten ganske livløst. Fragterne er lavere til Trods for, at Rederne gør deres Bedste for at holde dem oppe, men i Øjeblikket har Befragterne Overtaget, da de har en Del tidligere befragtet Tonnage at falde tilbage paa. De sidste Befragtninger var til 12/ Rosario til U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion. Bahia Blanca sluttede til 12/9 pr. primo Januar, 14/7½ pr. medio Februar (6 d. Reduktion for direkte Havn).

Østersømarkedet ligger meget flovt, og de russiske Julehelligdage (fra 6. til 10. Januar inkl.) bringer desuden en Del Forstyrrelser og Ophold, saa at det er vanskeligt at disponere nu, thi naar de russiske Havne undtages, er der næsten ingen Ladning at faa. Fra Reval betalles sidst 10½ d. Hvedebasis til Rotterdam, fra Riga 9 d. Havrebasis Rotterdam, Mk. 9½ pr. 2,000 Kilo Hvede til Hamburg, fra Libau eller Windau 8½ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 11 à 11¼ d. Rouen. Trælaster er knappe, der noteres 42/ pr. Favn Kortprops (7 × 7 × 7) Windau/Cardiff, Frcs. 25 D/B ¼ Boards Ghent eller Ostende. Fra Königsberg er der næsten intet at gøre for Øjeblikket, og der noteres kun 1/ à 1/0¾ Hvedebasis til London eller Rotterdam. Fra Riga kan faas 25 Frcs. D/B ¼ Boards til Antwerpen.

Kulfragterne frembyder intet af Interesse. Julehelligdagene og de nu forestaaende »miners holidays« i Skotland har bragt og bringer en Del Forstyrrelser, og der har derfor ikke været sluttet meget. Til Østersøen er Laster meget knappe. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi 3/10½ Tyne/Reval (2400), 3/6 Swinemünde (2200), 4/9 Mariager (1100), 3/3 Hamburg (1600/1700), 3/4½ St. Nazaire (3000), 6/6 Barcelona (2000/3000), 6/ Konstantinopel (3500). Fra Cardiff blev der sidst betalt 5/ Rouen (1750), 5/8 Bordeaux, 6½ Algier (2200/2500), 7½ Marseille (1750), 6/ à 6/6 Neapel. 6/9 à 6/10½ Genua, 6/6 Cap Verde (2200), 6/6 Tenerifa (5200), 9/9 à 10/1½ River Plate.

Frugtmarkedet for Sejlere:

Med Hensyn til de mindre Skibe har den forløbne Uge været ret stille; af tyske Pladser, som vedblivende har vist nogen Interesse, er der Rostock, som ikke har kunnet byde over 6 Mk. for Havre, samt Stralsund, som for en enkelt Ladning Rug har budt 6½ Mk. med Udsigt til at opnaa 7 Mk. Pr. Januar udbydes endnu ingen Kornlaster, og der kan næppe ventes noget videre Liv i Kornforretningerne i den kommende Maaned. Danmark er for Provinsernes Vedkommende meget stille, og fra Kjøbenhavn sluttedes for Hvede til Randers 20 Øre, Odense 16 Øre, Assens 14 Øre samt Oljekager (løse) til Stege 16 Øre. For denne Uge tegner det ikke særligt livligt derfra.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Oktober Maaned 1909. Der er anmeldt ialt 788 Havarier mod 768 i samme Maaned 1908, deraf 575 Dampskibe og 213 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 195, Sammenstød 214, Anløbning af Nodhavn 90, Maskinskade 67, beskadiget af Ild 30, af haardt Vejr 130, forskellige Aarsager 55, kæntræt 4, sunket 2, forladt 1. Ialt 70 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 83 i samme Maaned 1908, deraf 26 Dampskibe og 44 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 30, Sammenstød 7, Maskinskade 1, beskadiget af Ild 7, af haardt Vejr 1, forsvundet 5, kæntræt 1, sunket 10, forladt 6, Kondemnation 2.

Dølfen, Galease af Mariager, kom under Snestormen fornylig i Drift og strandede Vest for Dania. Flot ved Højvande.

Harald, Skonnert af Holbæk, er af Dpsk. »Stærkodder« indbragt til Holbæk med Tab af den ene Mast og med en Del ovenbords Skade. »Harald« har løst sin Saltladning i Malmö.

Kanali, Dpsk. af Flensborg, er kæntræt og sunket i Aarøund. Af Besætningen, otte Mand, druknede de fire og én døde senere i Land.

Karoline, Jagt, er ankommet til Mariager med Tab af Sejl og Ror.

Marie, Galease af Mariager, er strandet i Mariagerfjord. Flot ved Højvande.

Carla, Dpsk. af Fanø, indlob paa Rejsen fra Aarhus til Libau hertil med Skade paa Kodelror. Fortsat Rejsen efter endt Reparation.

Jens Bang, Dpsk. af Aalborg, har ved Afsejlingen fra Antwerpen d. 20. ds. været i Kollision med Havne Pieren, som fik nogen Skade; Damperen ubeskadiget.

Alfred, Skonnert af Thuro, er paa Rejsen fra Rostock til Odense kommet paa Grund paa Æbelø. Flot med Assistance og ankommet til Odense.

Enok, Skonnert af Rudkjøbing, er paa Rejsen fra Eckernförde til Aalborg indkommet til Helsingør efter Grundstødning paa Lysegrunden. Skibet er læk og er med Ladningen inde taget paa Slip for Tætning.

Moen, Dpsk., kom d. 22. ds. paa Grund i Mariagerfjord.

Nikoline, Skonnert, der, som meddelt, strandede ved Hals, er bragt flot af Hals Bjergelav og ligger nu fortojet i Havn.

Tertina, Dpsk. af Flensborg, kom d. 23. ds. paa Rejsen fra Grøngemouthe til Hjemstedet paa Grund ved Hirtshals. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Diana, Jagt af Hobro, kom d. 23. ds. paa Grund i Mariagerfjord. Dpsk. »Plucky« assisterer.

Erik, Dpsk. af Slite, strandede d. 24. ds. i Nærheden af Hasle. Fire Mand af Besætningen druknede, Kaptajnen og fem Mand bjergedes i Land.

Marie, Jagt af Nakskov, der strandede og sank ved Korsors Vestmøle, er atter hævet af Fiskere og er halet paa Slip.

Randsborg, der, som meddelt, er strandet ved Windau, staar paa Sand og Stenbund og har Maskinrummet fuldt af Vand. Bjergning er forelobig indstillet paa Grund af det urolige Vejr.

Marichamn, Barksbib af Marichamn, er ankommet til Helsingør fra London med en Ladning Koks. Skibet har udfør Kullen været i Kollision med Burkskib »Heidi« af Brantevik. »Heidi« fik betydelig Skade og er af »Bien« indbragt til Helsingør.

Jolantha, Dpsk. af Kjøbenhavn, har faaet sin Skrue knust ved at kolliderer med Kajen i Arendal. Skibet maa losse Kulbunker og faar Reserveskruen paaat.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Enceforhandleren
Peter Knudsen Høstemelestræde 6, Købh. Telefon 6936

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Posidon«.

Løvstræde 9.

Telefon 6026

Skibsbygning-materiale, Skibsbygning-arkitekt, Bronce-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Ståltrosser, Køjer, Syre-apparater og Skibstelegræder.

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.

Skibe til Salg.

Vor Januar Liste over Skibe af alle Sorter og Størrelser er udkommen og tilsendes Reflekteret portofrit paa Forlangende.

Kjøbenhavns Skibs-Salg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

Tlgr.-Adr.: »Hvilsom«. Gru. dragt 1879. Tlf. 4705.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 24./12. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 17./12. — Algarve, Borries, ank. Gravesend 26./12. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 25./12. — A. N. Hansen, Paaske, pass. Brunshüttel 27./12. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Tunis 28./12. til Piræus. — Arkansas, Poronard, ank. Boston 26./12. — Arno, Strubberg, afg. Licata 28./12. til Catania. — Aurora, Fischer, pass. Quessant 28./12. for Bordeaux. — Barou Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 28./12. — Beira, Lunge, pass. Quessant 25./12. for Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16./12. — Christian IX, Holm, ank. hertil 27./12. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newcastle 23./12. til Savona. — Dagmar, Bogvad, ank. Riga 22./12. — Douro, Søberg, ank. hertil 25./12. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 27./12. — Florida, Andersen, afg. Hull 16./12. til Buenos Aires. — Frederik, Andresen, ank. hertil 28./12. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sorensen, afg. herfra 28./12. til Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 22./12. — Hengest, Munck, afg. Riga 28./12. hertil. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 24./12. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Libau 25./12. — Jolantha,

(Fortsættes Side 793).

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 Højde 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.

2958. Løb delvis tilsendt. Gaasholm-Løb, Thyborøn-Kanal, Nordsean, Gaasholm-Løb er atter delvis tilsendt. Uddybningsmaskinen skal atter arbejde. Afmærkning er derfor upaalidelig.

2959. Lødsfartøj atter udlagt. Nyord, Bøgestrom. Smaalands-Bindesfarvandet, Lødsfartøjet ved Nyord er atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2898. Kjøbenhavn 1909).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2960. Havnefyr tændt, Burgsvik, Gotland V.-Kyst, Sverrig. Havnefyrene ved Burgsvik er nu tændt. (Kort Nr. 205 og 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2558. Kjøbenhavn 1909).

2961. Fyrskibet »Almagrundet« ombyttet. Sandham, Stockholm Skærgaard. Fyrskibet »Almagrundet« er for Vinteren ombyttet med Reservefyrslib Nr. 24. Fyret vises fra et Taarn.

2962. Signaler for Is og Fyrskibe. Ørskår Fyr, Bøttiske Bugt, Sällatset V. for Ørskår Fyr snar i Retning SØ og NV. Signalerne regnes SØ. fra. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2783. Kjøbenhavn 1909).

2963. Sunket Frag. Jasmund Ø. Jasmund Aussentonne sunket. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er en Gåsease sunket i 20 m Vand, 20 Sm Ø. for Jasmund. Et Mastecap er over Vandet. Lystønden »Jasmund Aussentonne« er slukket.

2964. Frag. Heisterne. Damperen »Koster« er sunket i 5 m Vand, c. 3 Sm NV. for Danziger Heisterne Fyr, c. 2 Kbl fra Kysten. To Master er over Vandet. 54° 41' 16" N. Br. 18° 44' 6" Ø. Lgd.

2965. Fyrskibe inddraget. Stettiner Haif. Ifølge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Fyrskibene »Elb og Bock« og »Woltzig« inddraget for Is.

2966. Spejlsapparat, Schönberg Baake. Kiøler Fjord Ø. Paa Schönberg Baake, N. for Landsbyen Schönberg, er i 20 m Højde aubragt et Spejlsapparat, hvis

*) Reduktionsstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saavelunge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.
Ved skriftlig Henvendelse man Svarporto vedlægges.

Turkey Neck Point i S. 16½° V. og fra Choptank River Fyr i N. 79° V. Church Hill Tønde Nr. 2 ved Lobet, som fører til Verftet paa Tilghman Island, fra Turkey Neck Point i S. 32¼° V., og fra Nelson Point i S. 82¼° V. Harris Creek Entrance Tønde Nr. 2 ved Grundten ud for Change. Point fra Turkey Neck Point i S. 25° V. og fra Change Point i S. 72° V. Change Point Tønde Nr. 2 har nu Nr. 2 A. og ligger i 3, m Vand, fra Indian Point i S. 4½° V. og fra Change Point i N. 52° V.

2987. Forandring i Afmærkning. Bald Head, Cape Fear River. North Carolina. Cape Fear Entrance lodret stribede Klokketønde CF. er flyttet c. 60 m NV. hen i 7, m Vand, fra Oak Island Rednings Station i S. 18¼° V., og fra Cape Fear Fyr i N. 82¼° V. Inner Bar Spidsstønde Nr. 2 er flyttet c. 90 m N. hen i 5, m Vand, fra Bald Head Fyr i S. 70½° V., og fra Cape Fear Fyr i N. 73° V. Inner Starboard Shoal Spidsstønde Nr. 4 er flyttet c. 90 m N. hen i 6, m Vand, fra Bald Head Fyr i S. 71½° V., og fra Cape Fear Fyr i N. 70½° V. North Breaker Spidsstønde Nr. 4½ er flyttet c. 410 m Ø. hen, den hedder nu Bald Head Shoal Tønde og ligger i 7 m Vand, fra Bald Head Fyr i S. 71½° V., og fra Cape Fear Fyr i N. 65½° V. Pile of Stones Spidsstønde Nr. 6 er flyttet c. 170 m SV. hen, fra Bald Head Fyr i S. 64½° V., og fra Cape Fear Fyr i N. 62° V. Bald Head Shoal Stumpstønde Nr. 5 er flyttet c. 1080 m V. hen, den hedder nu Middle Ground Tønde og ligger i 6, m Vand, fra Bald Head Fyr i S. 76½° V., og fra Cape Fear Fyr i N. 67½° V.

2988. Tønde midlertidigt udlagt. Cape Florida Shoal Fyr. Key Biscayne Bay, Florida. En Spidsstønde, mærket CF. er midlertidigt udlagt paa det ødelagte Cape Florida Shoal Fyrs Plads. 25° 38' 27" N. Br. 80° 8' 0" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2694. Kjøbenhavn 1909).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

2989. Tønde udlagt. Tourmaline Reef. Mona Passage. Forto Rico V.-Kyst. En Stumpstønde 1 A er i 11 m Vand udlagt ved V.-Enden af 6, m Grænsen af Tourmaline Reef, fra Point Jiguero Fyr i S. 14¼° V., fra Mayaguez Harbor bedste Ledefyr i S. 75¼° V., og fra Cape Bojo Fyr i N. 29½° V. 18° 9' 52" N. Br. 67° 19' 36" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2990. Lystønde atter udlagt. Great Orange Bank. Magellan Strait. Chili. Great Orange Bank Lystønde er atter udlagt ved Grundens N.-Ende, c. ½ Kbl SØ. for den sorte Stumpstønde. 52° 23' S. Br. 69° 8' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2482. Kjøbenhavn 1909).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2991. Semafor Stations Beliggenhed. Stromboli. Italien. Semafor Stationen paa Stromboli er nu paa det Ø.-lige Afald af Øen ved et hvidt og sort tærnet Hus, c. ½ Kbl S. 17° Ø. fra Kirken S. Bartolomeo. Man maa gaa Ø. om Øen for at faa Forbindelse med Stationen.

2992. Havnefyr tændt. Capodistria. Golf von Triest. Østerrig-Ungarn. Ved Capodistria Haven er paa Hovedet af Baadehavnen Porto Isolana tændt et rødt, fast Fyr, 200 m i S. 52° Ø. fra det grønne Havnefyr. Flammens Højde: 4 m. Synsvidden: 2 Sm. 45° 32' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd.

midterste Flade vender mod N. 86° Ø. Naar Spejlet belyses med et Spegelslys, lyses det som et Fyrt, naar man er indenfor en Vinkel af 3 Stræger paa hver Side af N. 86° Ø fra det.

2987. Afmærkning af Losseplads. Kieler Haven. Tønderne ved Lossepladsen paa Ø-Siden af Kieler Haven N. for Fugtebroen er inddraget. Pladsen er nu afmærket med to Pæle, hvorfra vises hvide Lanterner. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2666. Kjøbenhavn 1909.)

II. Kattegat og Skagerrak.

2989. Forestaaende Tænding af Fyrt. Falkenbergs. Sverrig. Uden for Falkenberg skal tændes et Lyntfyrt, der hver 3 Sek. viser Et-Lyrt, Lynt 0 Sek., Mørke 2 Sek., Lyset er grønt fra c. S. 80° Ø. gennem S. til c. S. 250° V., hvidt fra c. S. 250° V. til c. S. 370° V., rødt fra c. S. 370° V. gennem V. til c. N. 76° Ø. Syssvidden: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Pyramideformet, otlekanten, 8 m højt Fyrtaarn. Der er ikke Vaegt ved Fyret. 36° 53' 23" N. Br. 12° 29' 58" Ø. Lgd. (Kort Nr. 187 og 211.)

2988. Sømærke ødelagt. Gamle Hellesund. Norge. Jernsøjlen paa Larsbanen uden for gamle Hellesund er ødelagt af Seem.

III. Nordsean, Nordhavet og Hvide Hav.

2970. Sømærke ødelagt. Norge. Folgende Sømærke paa Norges Kyst er ødelagt: Varden paa Hessesbreen. Bangen paa Revtangen, Jæderen. Slangen paa den Ø-lige Storfla ved Borsund, Tromsøhalsleden.

2971. Forandring af Belysning. Hamborg. Elben. Tyskland. Alle Due d'Alberne i Elben uden for Toller Ørt og V. for Indløbet til Kuhlvärder Forhavn er borttaget, og det røde og det hvide, faste Fyrt paa de N.-ligste Due d'Alber slukket. 53° 32' N. Br. 9° 56' Ø. Lgd.

Ø. for Indløbet til Kuhlvärder Forhavn er paa en Due d'Albe tændt et hvidt, fast Fyrt. Det lyses kun med ad Elben. 53° 32' 36" N. Br. 9° 57' 11" Ø. Lgd.

2972. Tønde inddraget. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Holland. I Nieuwe Rotterdamse Waterweg er Stumpplønde Nr. 7 inddraget.

2973. Forandring i Afmærkning. Zandkreek. Zeegat van Zieriksee. I hel Sloe. N. for Jernbaneterrængen, er den røde og sort vandret stribebe Kugleplønde Nr. 1 med Diamant og Stumpplønde Nr. 2 og 3 inddraget. Spirplønde Nr. 1 medregnes til Zandkreek og har Nr. 3 a. I Zandkreek er Stumpplønde Nr. 9 og 10 inddraget, og en Spidstønde Nr. 4 a udlagt, 51° 31' 27" N. Br. 3° 42' 18" Ø. Lgd. Forvandet S. for Goudplaat har trukket sig N. efter; Tønderne er flyttet efter Forvandet.

2974. Lystønde udlagt til Forsøg. Uppør Burcum. Humber. England. Uppør Burcum Tønde Nr. 6, der ligger 2^o Sm S. 75° Ø. fra Newsham Booth høje Fyrt, er til Forsøg ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lyntfyrt, Lynt 7/10 Sek., Mørke 2/10 Sek. Tønden kan inddrages uden Varsel. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2637. Kjøbenhavn 1909.)

2975. Fyrt tændt. Taagsignal øpretlet. Hall. Humber. I Humber er Byrtingen af en Pier under Arbejde. Paa V.-Siden af Indløbet til Alexandra Dok er tændt to røde faste Fyrt, lodret for hinanden i 2 m Afstand, paa Ø-Enden og paa V.-Enden af Pieren, som vil strække sig c. 1 Kbl ud fra Kysten. Taagsignal gives med en Klokke, der lyder vedvarende. 55° 44' N. Br. 0° 18' 18" V. Lgd. (Kort Nr. 180.)

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2976. Havnaarbejder. Homet. Cherbourg. Frankrig. Prammen ved Arbejderne ved Homet er flyttet og ligger nu 675 m N. 87° Ø. fra Tønden Tønde. Det er forhindt at gaa mellem Prammen og Land. 49° 39' 45" N. Br. 1° 37' 16" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2931. Kjøbenhavn 1909.)

2977. Tidssignal forandret. Southampton. England. Kuglen paa South-Western Hotel i Southampton falder fremtidigt Kl. 10 Tim. 0 Min. 0 Sek. fra Greenwich Middeltid. 50° 53' N. Br. 1° 23' V. Lgd.

2978. Grunde rapporteret. Loch Hamanavaa. Skotland V.-Kyst. I Indløbet til Loch Hamanavaa er rapporteret en Klippe 9 1/4 Kbl S. 51° Ø. fra Toppen af Liongan Island, og en anden, 7 1/2 Kbl S. 59° Ø. fra samme Top, der ligger paa 59° 4' N. Br. 7° 5' V. Lgd. Stederne vil blive undersøgt.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2979. Afmærkning forandret. Cacho River. Portugisisk Guinea. Afrika. Southvest Channel i Indløbet til Cacho River er nu afmærket saaledes: En sort Spidstønde i med sort Cylinder, i 3 m Vand, ved Ø-Enden af Cachos Bank. 12° 2' 50" N. Br. 16° 34' 5" V. Lgd. En rød Spidstønde 2 m med rød Kugle i 2 m Vand ved V.-Enden af Garuvas Bank. 12° 4' 45" N. Br. 16° 32' 0" V. Lgd. En sort Spidstønde 3 m med sort Cylinder, i 4 m Vand, ved Ø-Enden af Domingos Bank. 12° 7' 20" N. Br. 16° 31' 10" V. Lgd. En sort, pyramideformet, 9 m høj Bank. 12° 9' 20" N. Br. 16° 28' 30" V. Lgd. For Indgangen i S. 67° V. fra On Point. 12° 9' 50" N. Br. 16° 28' 30" V. Lgd. For Indgangen i S. skal de sorte Sømærker holdes um Bagbord, det røde om Skvorbord. Mel over 4 m Dybde må man ikke staa over Barren mellem Spidstønde 3 og Banken, før eller halv Klodtid. Tønderne flyttes efter Løbets Forandring.

2980. Grunde. Pettit Kru. Liberia. Ved Pettit Kru ligger følgende Grunde saaledes fra Klippen: 6, m i Sm N. 80° V.; en netop overflydt Grund 1, m Sm N. 64° V.; 5, m i Sm N. 51° V.; 2 m 2 1/2 Sm N. 51° V.; 9 m 4 Sm N. 84° V.; 8, m i Sm N. 64° V. N. for Klippen Kru er der grundt. Kru: 4° 53' 30" N. Br. 8° 32' 30" V. Lgd.

2981. Vraet. Empfangnis Bucht. Tysk Sydvest-Afrika. Dampren »Edvard Bohlen« er strandet ved Empfangnis Bucht og ligger hel tør, to Masten og Skorstøtten staar. Vraet er synligt i lang Afstand. 24° 3' S. Br. 14° 31' Ø. Lgd. Kysten skyder sig V. ud, og i Søen dannes Sandrevet.

2982. Fyrt tændes. Simons Bay. Cape Colony. Afrika S.-Kyst. Om trent den 1ste Januar 1910 tændes paa N.-Hjørnet af den Ø-lige Børgeryder i Simons Bay et rødt og hvidt Fyrt med Formærkelser hver 10 Sek. Samtidig slukkes det midlertidige, røde, faste Fyrt i Nærheden. 34° 11' S. Br. 18° 26' Ø. Lgd.

2983. Tønde forandret. Pollock Rip Slue. Nantucket Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Twenty-one-foot Shoal Tønde, ved V.-Enden af Grunden, som nyhug har dannet sig i Pollock Rip Slue, er malet sort og har Nr. 1 C. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2926. Kjøbenhavn 1909.)

2984. Dybde. Plum Island. Gardiners Bay. Long Island Sound. I det afmærkede Løb mellem Old Silas Kock og Ø-Enden af Plum Island ligger mange Sten, hvorover Dybden ved Middell Lavvande kun er 3,2 m. Stor Forsigtighed bør anvendes ved Besøring af Løbet.

2985. Lys- og Klokketønde udlagt til Forsøg. Southvest Spit. New York Lower Bay. New York. Southvest Spit Lystønde Nr. 12 er til Forsøg ombyttet med en Lys- og Klokketønde; hvis Forsøget falder heldigt ud, vil den blive liggende permanent. 40° 28' 42" N. Br. 74° 2' 40" V. Lgd.

2986. Tønder udlagt. Harris Creek. Choptank River. Maryland. Chesapeake Bay. I Indløbet til Harris Creek er følgende Spirtønder udlagt i 3 m Vand: Barren Neck Shoal Tønde Nr. 1 ved Grunden uden for Uppør Bar Neck Point, fra

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

2993. Forestående Forandring af Fyr. Travancore, Forinden V-Kyst. Omfrent den 15. Januar 1910 forandres Nuttum Point hvide, faste Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn, Lyn $\frac{1}{10}$ Sek., Mørke $\frac{4}{10}$ Sek. Flammens Højde: 43 m. Synsviddens: 18 Sm. Linseapparat af 2den Orden. $8^{\circ} 7' 3''$ N. Br. $77^{\circ} 18' 2''$ Ø. Lgd.

2994. Fyr og Baaker. Klang Strait, Selangor, Strait of Malacca. Paa Yderenden af Tanjung Sau (Deepwater Point) skal tændes to røde, faste Fyr, lodret for hinanden. Flammens Højde: 29 m. 30 m høj Mast. Fyrapparat af 6te Orden. $3^{\circ} 0' 8''$ N. Br. $101^{\circ} 20' 10''$ Ø. Lgd. Paa First Point, $18\frac{1}{2}$ Kbl N. $54^{\circ} 0'$ fra Pulo Pinto Gedong Fyr, er opført et hvidt, 5 m høj Baake med grøn og hvid tærnet, rund Skive. $2^{\circ} 55' 5''$ N. Br. $101^{\circ} 16' 30''$ Ø. Lgd. Paa Second Point, $2\frac{1}{2}$ Sm S. $34^{\circ} 0'$ fra Tanjung Sau Signal-Station, en hvid, 5 m høj Baake med rød og hvid tærnet Diamant. $2^{\circ} 58' 0''$ N. Br. $101^{\circ} 18' 39''$ Ø. Lgd. Baaken, der stod c. 9 Kbl S. $44^{\circ} 0'$ fra Tanjung Sau Signal-Station, er borttaget. Den hvide Baake Ø, for Grunden, som skyldes sig ud fra Pulo Salat Muluang, er flyttet $3\frac{1}{4}$ Kbl N. $39^{\circ} 0'$ hen. $2^{\circ} 59' 20''$ N. Br. $101^{\circ} 19' 12''$ Ø. Lgd. Den hvide Baake ved Indløbet til Salat Muluang er flyttet c. 1 Kbl S. $88^{\circ} 0'$ hen. $2^{\circ} 58' 13''$ N. Br. $101^{\circ} 18' 5''$ Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

2995. Vrag afmærket. Straat Riouw, Riouw Arkipel. Vraget af Damperen »La Seyne« ligger sunket tæt ved P. Saoc. Del er afmærket med et Vragfyrskib, der viser to sorte Balloner eller en rød over en hvid Lanterne. $1^{\circ} 13' 0''$ N. Br. $104^{\circ} 12' 0''$ Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2773. Kjøbenhavn 1909.)

2996. Fyr tændt. Soebi Keitjil, Zuid Natona Eilandene. Paa Toppen af Soebi Keitjil er nu tændt et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sek. viser To-Lyn. Synsviddens: 24 Sm. $3^{\circ} 3'$ N. Br. $108^{\circ} 51'$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2403. Kjøbenhavn 1909.)

Karantænebestemmelser m. m.

2997. Karantænebestemmelser. Sverrig. — Alno, Björneborg, Nyland og Viborg Len i Finland samt Gouvernementerne Novgorod og Arkangel i Rusland er erklæret fri for Kolera.

Kinesø uden for Göteborg og Øen Fejan i Stockholm Skærngård er indtil videre bestemt til Observation- og Karantæneopholds, Helsingborg, Juniskären i Sundsvall Skærngård og Sitte Havn paa Gotland som Observationspladser.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: revideret, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

Tyskland:

Nachtrag zum Segelhandbuch für das Mittelmeer. I. Teil. Ostküste Spaniens und Balenren, Südküste Frankreichs und Korsika. Auflage 1905.

England:

First Edition of West India Pilot, Vol. III, September 1909.
West India Pilot, Vol. II., 1899, fra Side 251 og ud. Den første Del af Bogen er annulleret ved Udgivelsen af West India Pilot, Vol. II., 1909.

Simonsen, ank. Arendal 26./12. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 27./12. for Liban. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 19./12. — Kiew, Jorgensen, ank. hertil 26./12. — Kursk, Gommessen, ank. Dunkerque 25./12. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 27./12. for Hull. — Loire, Craignou, ank. Liban 25./12. — Louise, Kruse, pass. Dartmouth 28./12. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 15./12. hertil. — L. P. Holmblad, Jonsen, afg. Smyrna 23./12. til Gibraltar. — Moskow, Müller, pass. Gibraltar 26./12. for Genua. — Nicolai II, Clauson Kaas, dokker. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Antwerpen 28./12. hertil. — O. B. Suhler, Frisenette, ank. Dunkerque 28./12. — Omsk, Harder, ank. Hull 26./12. — Oscar II, Hempel, ank. New York 22./12. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Kristiania 26./12. — Perm, Christensen, ank. Liban 27./12. — Pregel, Gjerloff, ank. Antwerpen 11./12. — Saga, Wiberg, ank. Riga 27./12. — Saxo, Gotthardt, ank. Pillau 23./12. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 17./12. — Texas, Lissner, afg. Kristiania 14./12. til New York. — Thyra, Jorgensen, dokker. — Tiber, Bech, ank. Lissabon 26./12. — Tyr, Thanning, afg. herfra 28./12. til Windau. — United States, Wulff, oplagt. — Viking, Meyer, ank. hertil 25./12. — Veudsyssel, Larsen, ank. hertil 24./12. — Freya, ank. Manchester 24./12. — Dokka, ank. Swansea 28./12. — Vadsø, ank. Stettin 29./12.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Gulfport 7./12. til River Plate. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Algier 24./12. til Sortehavet. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Livnassol 24./12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Civita 25./12. til Sortehavet. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Novorossisk 26./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Catania 25./12. til Novorossisk. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Riga 23./12. til London. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Lübeck 23./12. — Alexander Shukoff, Brandt, afg. Blyth 21./12. til Riga. — Johan Siem, Nielsen, ank. Reval 17./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 27./12. — Nawa, Dahl, ank. Braila 19./12.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Esbjerg 28./12. — Nautik, N. Nielsen, ank. Kolding 28./12. — Nordsoen, Skou, ank. Kongsdal 27./12. — Nexos, Basse, ank. Abroath 27./12. — Ellen, Hansen, ank. Hamburg 28./12. — Gerda, Iversen, afg. Granton 28./12. til Esbjerg. — Inger, Sorensen, ank. Riga 28./12.

— Johanne, Thøgersen, ank. Aalborg 26./12. — Laura, Pedersen, ank. Rouen 27./12. — Cito, Jepsen, ank. Grimsby 25./12. — Napoli, Bruich, ank. Antwerpen 26./12. — Bodil, Uldall, ank. Aberdeen 26./12. — Nerma, Schiff, ank. Grangemouth 27./12. — Alfa, Lauritsen, pass. Holtenau 28./12. til Svendborg.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Königsberg 25./12. — I. N. Madvig, Schjødt, ank. London 25./12. — Hamlet, Jorgensen, ank. Seaham 24./12. — Helge, Pii, ank. Pillau 27./12. — Rolf, Reese, ank. Riga 24./12. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Hull 24./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rouen 27./12. — London, Bom, ank. Riga 18./12. — Paris, Tholander, afg. Boness 26./12. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, afg. Libau 28./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bordeaux 19./12. — Wien, Bock Hansen, afg. Riga 24./12. til Rouen. — Roma, v. Thun, afg. Burntisland 28./12.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Riga 22./12. — Russia, Poulsen, ank. Antwerpen 23./12. — Carl Hecksher, Starek, ank. Newcastle 24./12. — Dania, Pedersen, ank. Rotterdam 23./12. — Normannia, Erichsen, ank. Palamos 26./12. — Euxinia, Lund, ank. Kristiania 26./12. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 12./12. — Livonia, Skov, ank. Cagliari 27./12.

Østersøen. Cimbrina, Poulsen, afg. Newport N. 16./12. — Patria, Dam-Larsen, afg. Antwerpen 8./12. — Gratia, Sorensen, ank. Herrewiek 23./12. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 26./12.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Genua 17./12. — Gallia, Nielsen, afg. Newcastle 15./12. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Hull 25./12. — Sarmatia, Petersen, afg. Burntisland 22./12. — Kotonia, Friis-Rasmussen, ank. Nicolajeff 19./12.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Kiel 25./12. — Granaria, Jorgensen, afg. Filadelfia 24./12. — Carbonia, Mathiasen, afg. Sunderland 24./12. — Estonia, Winckler, ank. Novorossisk 16./12.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Rouen 24./12. — Selandia, Troensegaard, afg. Boness 27./12. — Secalia, Jensen, afg. Hamburg 10./12. — Frumentia, Andersen, ank. Hamburg 18./12. — Boscia, Skovgaard, ank. Genua 20./12.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 24./12.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Riga 22./12. til Ghent. — Brattingsborg, Sønson, ank. Spezia 15./12. — Flynderborg, Andersen, ank. Riga 22./12. — Frederiksborg, Fischer, ank. Ghent 26./12. — Frederiksborg, Albertsen, afg. Genua 28./12. til Huelva. — Jomsborg, Mathiesen, afg. Hartlepool 25./12. til Kjøbenhavn. — Kronborg, Jensen, afg. Newport News 22./12. til Genua. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 22./12. — Skanderborg, Jensen, ank. Blyth 28./12. — Stegelborg, Lund, ank. Libau 24./12. — Stjerneborg, Lund, ank. Bougie 26./12. — Søborg, Hansen, afg. Libau 23./12. til Barrow. — Uranienborg, Schmidt, ank. Sunderland 26./12.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, ank. Huelva 18./12. — Klampenborg, Wintehr, afg. Hull 24./12. til Reval. — Marselisborg, Larsen, ank. Antwerpen 3./12. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 22./12. — Skodsborg, Agerlin, afg. Königsberg 25./12. — Ulfborg, Møllerup, ank. Cardiff 23./12. — Vordingborg, Palsbo, ank. Rotterdam 10./12.

Neptun. Dansborg, Sørensen, afg. Cardiff 15./12. til Civita Vecchia. — Jøgersborg, Larsen, ank. Dunkerque 18./12. — Kallundborg, Nielsen, afg. Königsberg 29./12. til Newcastle. — Taarunborg, Matzen, ank. Windau 28./12.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Cardiff 19./12. til Marseille.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Blyth 25./12.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. Stettin 22./12.

Svendborg. Anna Mærsk, Møller, afg. Windau 26./12. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. Boness 25./12. —

Havet. Fyen, Andersen, ank. Kiel 26./12.

H. Kirschner. Nivingston, Svendsen, ank. Grangemouth 16./12. — Nowton, Andersen, ank. Pertusola 6./12. — Fulton, Jørgensen, afg. Newcastle 16./12. til Pertusola. — Edison, Jørgensen, afg. Grimsby 24./12. til Hamburg. — Washington, Nielsen, afg. Burntisland 24./12. til Königsberg.

Dansk Dampskibsselskab. Ove Gjedde, Jans, afg. Santander 25./12. til Herrewiek. — Henrik Bjælke, Hansen, ank. Glasgow 21./12.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Cannes 28./12. — Helga, Vanhen-Hansen, afg. Tyne Dock 21./12. — Martha, Christensen, ank. Ipswich 24./12. — Elna, Ratje, ank. Spezia 22./12. — Therese, Pedersen, ank. Arzew 27./12. — Simone, Møller, ank. San Juan 28./12. — Jeanne, Løffler, afg. Cardiff 23./12. — Vera, Riso, ank. Nizza 23./12. — Daisy, Lagesen, ank. Sunderland 24./12.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rotterdam 25./12. — Helene, Sørensen, ank. Methil 27./12. — Agnete, Sonnichsen, afg. Antwerpen 28./12. — Hermia, Hansen, ank. Blyth 27./12. — Alice, Schultz, ank. Kjøbenhavn 28./12.

Thore. Perwie, Egidiussen, afg. Sandarkrok 27./12. paa Rejse ostover. — Kong Helge, Olsen, afg. Reykjavik 26./12. til Skotland.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, afg. Korsør 24./12. til Leith. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 26./12. til Leith. — Rimfaxe, Faber, ank. Harwich 24./12. — Schach Steenberg, Theilland, ank. Burntisland 27./12.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Gabe, pass. Perim 26./12. for Hongkong. — Siam, Cortsen, ank. Hongkong 24./12. — Tranquebar, van Deurs, ank. Glasgow 23./12. — Cathay, Kruse, ank. Kjøbenhavn 21./12. — Samui, Licht, pass. Tarifa 27./12. for Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 27./12. til Bangkok. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 20./12. — St. Croix, Jensen, ank. Bangkok 23./12. — Pangan, Knudsen, afg. Havre 23./12. til London. — Bintang, Juul-Hansen, afg. Beira 22./12. — Cambodia, Christensen, ank. Göteborg 24./12.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 10./12. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 19./12. til Havre.

Ærs. Energi, Jensen, ank. Bandholm 21./12. — Enigheden, Jensen, ank. London 26./12. — Erindring, Nielsen, ank. Klagshavn 24./12.

Urania. Polarstjernen, Branth, pass. Portland 27./12. — Eklipika, Henningsen, ank. Windau 15./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Riga 22./12. — Urania, Clausen, ank. Fairwater 28./12.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. London 27./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Libau 25./12. — England, Andersen, ank. Boness 27./12. — Holland, Poulsen, ank. Nykjøbing F. 26./12. — Rusland, Madsen, afg. Stubbejobing 25./12.

Internationalt Dampskibs- & Bjergningskompagni. Annette Furness, Larsen, afg. Windau 21./12.

Europa. Europa, Hansen, ank. Emden 23./12. — Tyskland, Danstrup, ank. Tyne 24./12. — Belgien, Nielsen, ank. Methil 21./12.

Frem. Austa, Bagger, ank. Manchester 22./12. — Vera, Thing, ank. Burntisland 25./12. — Freja, Nielsen, ank. Halmstad 25./12.

Sejlskibe.

Rønne. Freja, Bech, ank. Kjøbenhavn 20./12. — Proven, Olsen, ank. Kalmar 23./12.

Æro. I. A. Kromann og Hjalmar pass. Dungeuss 19./12. ostg. — Sejerskransen, Schmitt, ank. Heilighafen 21./12. — Phoenix, Rasmussen, ank. Libau 22./12. — Harris, Thorsteinson, ank. Svendborg 22./12. — Villi, Knudsen, ank. Frederikshavn 22./12. — De tvende Brodre, Boye, ank. Bagenkop 22./12. — Danmark, Bager, ank. Hull 22./12. — Hansigne, Clausen, er ank. Maracaibo. — Lauritz, Folmer, ank. Stettin 24./12. — Malfridur, Hansen, ank. Helsingør 23./12. — S. L. Weber, Hansen, ank. Kjøbenhavn 24./12. — Apollo, Albertsen, ank. Horsens 23./12. — Argo, Clausen, ank. Falmouth 23./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 30. December 1909. — So- og Handelsretsdomme. — Ulykkesforsikringer for Sofolk. — Vejrovsret over Nordatlantehavet for Januar Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1796. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

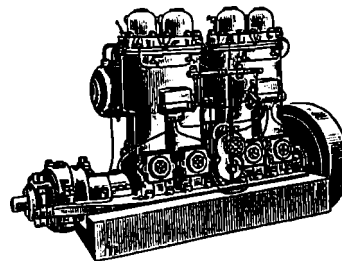
Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.



Lysekil Motoren „SKANDIA“

er den bedste og billigste Skibsmotor.

Aarstilvirkning over 10 000 HK.

Fartøjer af Staal og Træ

Lysekils mek. Verkstads A/B

(Skandinaviens største Skibs- og Baadmotorfabrik.)

Ingeniør Helge Stabell

Hobrognede 10. København Ø.

Telf. Bno 1933 x. Telegramadr. „Skibstabell“

CONSTANTIN BÉNAUD & Co.

Skibsmæglere og Dampskibssagenter, Speditton

St. Petersburg

og

Narva (Hungerburg)

(Rusland)

Telegr.-Adr.: „Benuae“.

St. Pbg. P. O. Box 249.

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. Cariboltermann, Kjøbenhavn.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gauge 10 Gauge 26 Gauge 52 Gauge 104 Gauge
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 48. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYH R“
{ 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Roter og Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lsosehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spll, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Hill-Madsen®

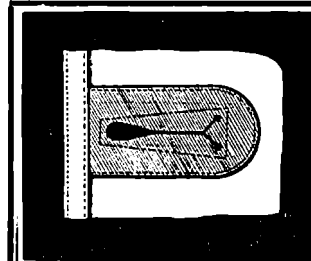
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavn. Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283



Ny Knaphuller i Olietøj

fra Olskind's Olietøjfabrik

Ny Opfindelse — Patent

Opfindelsens Vigtighed anerkendt af alle Autoriteter og Forbrugere.

Olskind: Kvalitet 1909 er slidstærk og tæt.

Tag ikke imod andre Mærker Olietøj.

Cand. pharm. Johan Harrsen, Kastrup, Amager

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Antag fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNØVER)

**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 7282.
Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliégade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telt. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1163
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

• Husk •

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Odense Skibsværft
Telf. 984, ved M. Koføed. Telf. 984.
Fartøjer til Lyst- og Befragtningsbrug.
Reparationer. Skibssmedle.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

St. Petersburg
Tlfgr.: „Hansen“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Tlfgr.: „Hansen“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

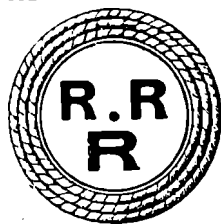
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.



Randers Rebslaeri
Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

W. Coops Skibshandel
Vejele.

Al Slags Proviant til Udførsel,
Lager af alle Skibsrekvisitter

Edw. Lagerqvist,
Åbo (Finland)
Skibsmægler.
Telegr.-Adr.: „Baltcon“.
• Lagerqvist.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Kebmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsaventyr.
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigt i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telt. 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

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

God Skibshandel til Salg.

God Levevej.

Min Ejendom, hvori jeg i 43 Aar har drevet Urtekram-
og Skibshandel, ønskes paa Grund af Alder solgt til en driftig
Fagmand eller Skibsfører med nødvendig Kapital. Købesum
27,000 Kr. Henvendelse til

N. W. Peschardt

Vejele.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Højeste Udmærkelse i Aarhus 1909 (Sølvmedalje) tilkendtes „Gideon“ Sugegasmotor, Sugegasværk og Petroleumsmotorer.

Special-Register

til

Efterretninger for Søfarende

1909.

(Meddeelt af det kgl. Søkort-Arkiv.)

A.

De danske Farvande.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Danmark.		Kattegat	
Midlertidige Bestemmelser for Farvandslod- ninger	1749	Fyrsk. ind.; udl.	558. 651
Meddelelser om Is ved Island	1385	Fyrskibe udlagt og inddraget	604
Is ved Island	1386. 1631	Klokketønder udl.	825
Afmærkning upaalidelig	557	Lystønder ind.; do.; udl.; do.	398. 559. 699. 751
Fyrskibe paa Station	698	Lystønderne kan ikke ventes paa Station . .	396
Nordsøen.		<i>Skagens-Rev.</i> Vrag afm.	135
<i>Sneum-Aa—Kjelding-Lo.</i> Løb afm.	1052	<i>Skagen</i> Havn. Kuling-Sign.	136
<i>Knude-Dyb. Peter Meyers-Sand.</i> Baaker bort- taget	2842	<i>Frederikshavn.</i> Klokketn. ind.	560
<i>Graadyb-Barre.</i> Dybde forøget	603	Klokketn. udl.; Afm. i Orden	650
<i>Graadyb.</i> Lystønder ind.	216. 395. 555	<i>Søby</i> Havn. Midl. Fyr t.	1787
Lystn. atter udlagt	68. 347. 439. 649	<i>Søby</i> S. Vrag afm.	2721
Fyrskibet » <i>Graadyb</i> « ikke paa Station; udl. 2776.	2844	<i>Aasa.</i> Havneanlæg fuldført	2
<i>Graadyb.</i> <i>Skallingen</i> Fyr slukket	2775	<i>Randers-Fjord.</i> Lodstakster forandret; Ikraft- træden	2613. 2657
» <i>Søren Jessens-Sand.</i> Lystn. ind	1	» <i>Tangen</i> « Lystn. udl.	440
» <i>Topsand</i> « Lystn. udl.	697	<i>Fornæs.</i> <i>Gjerrild-Klint</i> N. Vrag afm.; uskade- liggjort	1681. 1788
» <i>Sandodden</i> « Lystn. atter udl.; ind. 133.	503	<i>Læsø</i> NØ. Fyrskib » <i>Læsø-Trindel</i> « flyttet . . .	397
<i>Horns-Rev.</i> Tønde bortdrevet	2777	<i>Læsø-Trindel.</i> Vrag afm.	1946
Fyrskibet » <i>Horns-Rev</i> « ikke paa Station; udl.	2776. 2843	<i>Læsø</i> S. <i>Silde-Røn</i> NV. Sten rapp.	1865
Fyrskibet » <i>Vyl</i> « ikke paa Station	2776	<i>Silde-Røn.</i> Fore. Udlægn. af Lystn.; udl.; do.	2016. 2549. 2612
<i>Thyborøn-Kanal.</i> Midl. Fyr sl.; midl. Afm. under Uddybning; Prik udsat	69. 2720	» <i>Anholt-Knob</i> « Fyrsk. NØ. Vrag	2614
Vandstand	134. 556. 875. 1053. 1786. 2845	<i>Kyholm</i> V. <i>Kaages-Øre-Boer.</i> Stenpulle fn. . .	1866
<i>Gaasholm-Løb.</i> Dybde; delvis tilsundet . . .	2778. 2958	<i>Sumsø.</i> Telegrafkabel-Arbejder	2060
<i>Vorupør.</i> Ledefyr flyt.	2358	<i>Tunø-Knob.</i> Fore. Udlægn. af Vagere; ind. 824.	2495
Skagerrak.		<i>Svane-Grund.</i> Nat-Skydeøvelser; Farvand midl. spærret, do.	876. 1512
<i>Bragerne.</i> Som. drevet fra Plads	1270	<i>Vestborg</i> og <i>Æbelø.</i> Fore. For. af Fyr; for.; do.	968. 1789. 2188
» <i>Højen</i> « Fløjtetn. ikke paa Station	2846	» <i>Odense-Fjord</i> « Klokketn. ind.	2722
<i>Skagen.</i> Lodsdamper midl. ombyt., paa Sta- tion	1162. 1271	<i>Odense-Fjord.</i> Bøjer flyt.	2723
		» <i>Lille-Grund</i> N. «. Fore. Flytn. af Lys- og Klokketn.	752
		» <i>Falske-Bolsar</i> « Klokketn. ombyt. med Vintersøm.	2892

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Sjælland N.-Kyst. Odden (Yderby) Havn anlagt; Fyr tændt; Sten</i>	3		
<i>Tisvilde. Skydeøvelser</i>	1682		
Sundet.			
<i>Fyrsk. og Lystn. udl.</i>	652		
<i>Lystønder ind.; do.</i>	399. 504		
<i>Lystønder udlagt; do.</i>	441. 700		
<i>Helsingør. Tid- og Vindsign. midlt. indstillet</i>	1683		
<i>Humblebæk NØ. »Sjællands« Vrag; Vragtønde ind.</i>	2419		
<i>Hveen NV. Vrag uskadl.</i>	70		
<i>Stubben N. Vrag afm.; bort.; Afm. ind.</i>	1448. 1630		
<i>København. Radiotelegrafstation (traadløs Telegrafstation) aabnet</i>	279		
<i>Tidsignal flyttet</i>	606		
<i>Københavns Inderhavn. Vrag afm.</i>	826		
<i>Afmærkning af Søminekorpsets Øvelsesplads; Afm. ind.</i>	877. 1513. 2893		
<i>Kalleboer. Skydning, Farvand spær.</i>	2061		
<i>Slusehavnen. For. i Belysning</i>	879		
<i>Sorte Rende. Fyrsk. udl.</i>	1575		
<i>Hollænderdyb. Ryggen V. Fore. Udlægn. af Lystn., udl.</i>	2189. 2551		
<i>Saltholm-Flak. Nat-Skydeøvelser</i>	1576		
<i>»Saltholm-Flak NV.«. Klokketønde flyttes; udl.</i>	878. 924		
<i>Saltholm-Flak N. Vagere midl. udl.</i>	2550		
<i>»Nordre-Flint« Lystn. udl.; ind</i>	1750. 2496		
<i>Søndre-Flint Klokketn. ind.</i>	2552		
<i>Drogden. Bestemmelser for Vandstand-Sign.</i>	1578		
<i>Saltholm V. Sten fn.</i>	2847		
<i>Dragør S. Dybde formindsket</i>	2894		
<i>»Drogden« Fyrsk. ind.</i>	505		
<i>»Drogden« Fyrsk. SSV. Vrag uskadeligt</i>	1272		
<i>Kjøge-Bugt. Nat-Skydeøvelser</i>	1576		
<i>Kjøge-Bugt. Avedøre S. Sø. udl.</i>	1685		
<i>Stevns. Fore. For. af Fyr; for</i>	1326. 1514		
Store-Bælt.			
<i>Lystønde ind.; do.; udl.</i>	400. 561. 753		
<i>»Revsnæs« Lystønde udl.</i>	701		
<i>Kallundborg. Havnearbejder</i>	506		
<i>Romsø. Fore. For. af Fyr; for</i>	969. 2062		
<i>»Halskov-Reve« Lystn. Fore. For.</i>	71		
<i>Gjellegrund Lystn. sl.</i>	2895		
<i>Spodsbjerg ØSØ. Dampskib opankret; ind.</i>	653. 1577		
<i>Langeland NV. Lohals-Hage (Kragesand). Fore. Afm.; Vager udl.</i>	2420. 2497		
<i>Langeland V. Dagtykke Havn. Lanterne flyt.</i>	1106		
<i>Tuaars. Fyr i Uorden; i Orden; i Uorden</i>	1947. 2017		
	2239		
<i>Tuaars. Fore. For. af Fyr</i>	2279		
<i>Albue-Flak V. Midlt. Ombytn. af Som.; Sømærkes Størrelse</i>	827. 2350		
Lille-Bælt.			
<i>Vejle-Fjord. Lods-Station flyt.</i>	2421		
<i>Fredericia N. Skydeøvelser</i>	137		
<i>Assens. Lanterne sluk.</i>	605		
Østersøen.			
<i>Fyrskibe ind.</i>	562		
<i>Laaland S. Rødby. Bygning af Havn</i>	2190		
<i>Gjedser. Rødsand N. Lystn. ind.; udl.</i>	4. 138		
<i>Rødsand-Rende og Gjedser. Lystønder og Fløjte-tønder ind.</i>	401		
<i>Gjedser-Havn. Fløjtetn. udl.</i>	754		
<i>Rødsand. Lystønder udl.</i>	754		
<i>»Gjedser Havn« Fyrsk. udl.; midl. ind.; do.; udl.</i>	654. 1515. 1579. 1686		
<i>»Gjedser-Havn« Fyrsk. Undervands Taagesign.</i>	2498		
<i>Møen. Fore. For. af Fyr</i>	2658		
<i>Møen S. og Ø. Opmaalingsvagere udl.</i>	970		
<i>Ulshale-Løb. Fyr t.</i>	1867		
<i>Bøgestrøm. Klokketn. ind.; udl.</i>	72. 755		
<i>Bornholm. Helligpeder Havn. Lanterne flyt.</i>	1107		
<i>Næst. Fyr for. Brt.</i>	2896		
Limfjorden.			
<i>Thyborøn-Kanal. Fore. Flytn. af Lystn.; For. i Afm.</i>	1903. 2063		
<i>Nisum-Bredning. Lemvig. Rønnen S. Vrag bort.</i>	2724		
<i>Lemvig. Bjerregaard. Ledefyr t.</i>	218		
<i>Krik-Løb. Sten bortsprængt</i>	1327		
<i>Tøstum og Grisetaa-Odde. Fore. Td. af Fyr; tændes</i>	2018. 2848		
<i>Grisetaa-Odde. Fyr sluk.</i>	2897		
<i>Thisted Havn. Oplysning</i>	139		
<i>Aalborg Ø. Oplysning om Broer</i>	2240		
<i>Mov. Bro bygget; Fyr t.</i>	402. 2725		
<i>Hals Rende. Vrag; bort</i>	2137. 2191		
Isøfjord.			
<i>Skydeøvelser</i>	1791		
<i>Nat-Skydeøvelser; Farvand midl. spærret do; do.</i>	876. 1209. 1790		
Smaalands-Farvandet.			
<i>Vejro. Fyrs Lysvinkler, For. af Fyr; do. do.</i>	217. 971. 2499		
<i>Fejø-Staalgrund og Vejro-Flak. Fore. Afm; afm.</i>	2422. 2500		
<i>Bandholm-Rende. Td. forbliver liggende</i>	2553		
<i>Kroghage-Pynt. Vrag afm.</i>	828		
<i>Kirkegrund. Klokketn. udl.; kærtret; ind.</i>	972. 1328		
	2726		
<i>Vene-Grunde S. Vrag; uskadlg.; borttag.</i>	925. 973		
	1868		
<i>Karrebæksminde-Bugt. Nat-Skydeøvelser; Farvand midl. spær. do; do.</i>	1163. 1512. 2554		
<i>Storstrøm. Vagere udl. midlt.; ind.</i>	219. 348		
<i>Masnedø S. Vagere midl. udl.; for</i>	1329. 1449		
<i>Masnedø. Ledefyr sluk; t; sluk.</i>	5. 73. 403		
<i>Masnedø. Dybde i Løb; do.</i>	655. 702		
<i>Bøgestrøm. Nyord Lodsartøj ind.; midl. ind.; udl.; midl. ind.; udl.</i>	6. 1792. 1904. 2898. 2959		
<i>Lodsartøj udl.</i>	756		
<i>Kloktn. udl.</i>	755		
<i>Sandhage N. Gr. fn.; Boje flyt.</i>	2501		
<i>Stenhagen. Fyr midl. sluk; t; sluk.</i>	74. 140. 507		

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Parvandet Syd for Fyen.	<i>Nolsø.</i> Fore. For. af Fyr; for..... 974. 1516
<i>Rudkjøbing-Løb.</i> Klokkebøjer og Lysbøjer ind. 7	<i>Østersø.</i> Strænder. Fore. Td. af Fyr..... 1948
<i>Marstal N.-lige Indløb.</i> <i>Hvine-Grund.</i> Lan- terne sluk..... 926	Island.
Færserne.	<i>Reykjanes.</i> <i>Skúlafell SØ.</i> Fore. Td. af Fyr; t. 1751 2503
Telegrafkabler optag. og udl..... 2502	<i>Faxe-Bugt.</i> <i>Eidisvík.</i> Sunket Vrag..... 1055
<i>Sumbø, Hestø og Myggenæs.</i> Td. af Fyr.; t.2192. 2423	<i>Breidifjörðr.</i> <i>Flúdaey.</i> Fyrt. Farve for.... 1580
<i>Sumbø.</i> Fyrs Plads..... 2280	<i>Öndverðarnes.</i> Fore. Td. af Fyr; t. 1751. 2779
<i>Strømø.</i> <i>Thorshavn.</i> Fore. Td. af Fyr.; Ad- varsel..... 1793. 2555	<i>Skúilsfjörðr.</i> <i>Isafjörðr.</i> Vrag uskadl.; Som. ind..... 1054
<i>Strømø.</i> <i>Thorshavn.</i> Telegrafkabel afm. 2064	<i>Vopnafjörðr.</i> Dybdeforhold. Ankerplads ... 2241
	<i>Seyðisfjörðr.</i> Telegrafkabel afm..... 2065
	<i>Brimnes.</i> Fyrbyggn. Farve..... 2615

B.

I.

Østersøen.

Vrag..... 2616	Lystn. for.; do. 2066. 2194
	Afm. for..... 2067
	Lystn. udl.; do. 2282. 2617
Sverrig.	» <i>Trelleborgreddæ</i> Fyrsk. ind.; udl. 565. 608
Fyrskibe udl.; ind. 1218. 2659	» <i>Trelleborgreddæ</i> Fyrskib paa Stat. 145
Is-Signaler; Meddelelser om Is- og Besejlings- forhold. 220	Klokketn. ind. 145
Lystønder og Klokketønder udl. 881	» <i>Trelleborgreddæ</i> Fyrsk. Undervands Taage- sign.; do. 2361. 2556
Karantænepladser nedlagt. 2781	<i>Ystad.</i> Fore. Td. af Fyr; t. 349. 1213
Oplysning om Lodsforhold; do. 1273. 1330	<i>Simrishamn.</i> Havnefyr flyt. 2850
Stormsignal-Stat. opret. 1108	<i>Ahusbukten.</i> <i>Timan</i> Fyr for.; Karakter 1387. 2195
Sømærker til Opmaalng. 831	<i>Sølvborg.</i> For. i Afm.; for. 146. 1215
Sundet.	Gr. fn. 1214
Fyrskibe ind.; udl. 404. 656	Vrag; bort. 2363. 2557
Lystønder og Klokketn. udl. 880	<i>Hanöbukten.</i> <i>Västtranäs</i> Fiskerfyr for. 2069
<i>Kullen.</i> Signal for Is og Fyrsk. 141	<i>Karlshamn.</i> For. af Fyr. 2196
» <i>Svinbådanæ</i> Fyrsk. ind.; udl. 563. 607	<i>Ronneby SV.</i> <i>Stora Ekö</i> Fyr sl. 2780
<i>Lerberget.</i> Fyr for. Brændetid. 757	<i>Karlskrona.</i> For. i Afm.; for. 147. 1215
<i>Viken.</i> Havnefyr for. 2193	Skydeøvelser. 1216
Signal for Is- og Fyrsk. ophørt. 142	Sømineøvelser. 1450
<i>Helningborg.</i> Signal for Is og Fyrskib. 143	<i>Kristianopol.</i> For. i Afm; for. 148. 1215
<i>Pinhättan.</i> Lystn. udl.; do. 975. 1210	<i>Kalmarsund.</i> Fore. For. af Lystn. 566
<i>Malmö.</i> Spejllapparat borttag. 2849	For. af Lystønder. 758
» <i>Malmöreddæ</i> Fyrsk. udl.; midl. ombyt. 703. 976	» <i>Utgrundenæ</i> Fyrsk. indl.; udl. 75. 830
» <i>Kalkgrundetæ</i> Fyrsk. midl. ombyt. 1211	<i>Kalmarsund.</i> <i>Grimskär.</i> Fore. For. af Fyr; for.; do. 281. 829. 928
<i>Limhamn.</i> Fyr bort. 1517	<i>Grimskär.</i> Fore. For. af Fyr. 2138
<i>Falsterbo.</i> Signal for Is og Fyrsk. for. 144	<i>Kalmar-Färjestaden.</i> For. i Afm.; for. 149. 1215
» <i>Falsterborefæ</i> Fyrsk. Fore. For. af Fyr; for; do.; Signal for. 405. 2281. 2360. 2899	<i>Skäggenäs.</i> Fore. For. af Fyr; for. 282. 1581
» <i>Falsterborefæ</i> Fyrsk. ind.; midl. ombyt. 564. 927	<i>Timmernabben.</i> For. i Afm.; for. 150. 1215
» <i>Falsterborefæ</i> Fyrsk. N. Vrag afm. 1212	<i>Mönsteråsleden.</i> Fore. For. i Belysn. for. 657 1217
» <i>Falsterborefæ</i> Fyrsk. NV. Vrag; uskadl. 1164. 1331	<i>Vällö.</i> For. i Afm.; for. 151. 1215
S.- og Ø.-Kyst.	<i>Vällö NNØ.</i> <i>Tacktlö.</i> For. i Afm.; for. 76. 1215
<i>Trelleborg.</i> [Fore. Td. af Fyr; t.; Lysvinkel; t. 1794 2068. 2362. 2424	<i>Oskarshamn.</i> Fore. For. i Afm.; for. 280. 1215
Taaresign. for. 221	<i>Öland.</i> <i>Öland Södra Udde.</i> Lys- og Lydtn. udl.; do.; Sign. for Is og Fyrsk. 2070. 2727. 2900
	<i>Grankullaviken.</i> For. i Afm. 2071

	Lobe-Nr.
<i>Tjulers. Fyr for.</i>	1752
<i>Aspö-Manniklubb. Fyr. t.; Oplysn.</i> ..	2243. 2433
<i>Frederikshamn. Gr. afm.</i>	2289
For. i Afm.	2509
<i>Standards Red. Vager ind.</i>	2510
<i>Viborg Distrikt. Farvand afm.</i>	406
For. i Afm.	291
<i>Skrednaja Bank. Lystn. udl.</i>	1520
<i>Lahden. Gr. afm.</i>	2788
<i>Sommerstad og Haarilan Pankki. Gr. afm.</i>	2142
<i>»Verkomatala» Fyrsk. udl.</i>	1221

Rusland.

Fyrskibes Farve for.; do.	445. 1110
Isbryderes Virksomhed.....	2736

Finske Bugt.

<i>Styrsudden SSV. Gr.</i>	2020
<i>Neva Bugt. St. Petersborg Søkanal. Lystn. for.</i>	2207
<i>Neva Bugt. For. i Afm.</i>	2853
<i>St. Petersborg Bugt. Kronstad. Pontoner udl.</i>	2737
<i>Seskär NV. Vrag.</i>	1338
<i>Nerva ØSØ. Vrag; uskadelig.</i>	2208. 2561
<i>Monvik. Ekholm. Fyr. for.</i>	2562
<i>Papon Vig. Karasar. Fyr t.; midl. eluk.; t.</i>	760
	1797. 2082
<i>Papon Vig. Loksa. Fyr t.</i>	2209
<i>»Revalsten» Fyrsk. ind.</i>	292
<i>Reval Bugt. Lystn. udl.</i>	1339
<i>Odenholm. Fyrs Karakter.</i>	2244
<i>Moon Sund. Hapsul Baake for. Farve</i>	2021
<i>Schildau. Baake for. Farve.</i>	2083

Riga Bugt.

Lystn. Karakt.	1522
Sten fn.	444
<i>Kyno. Fyr for.</i>	2563
<i>Heinasch. Ledefyr t.</i>	1691
<i>Dalnaja Banke. Vrag afm.; do.</i>	154. 1521
<i>Düna. Afm. for.; Tdr. udl.</i>	293. 1452
<i>Düna. Bolderaa. Lys- og Klokketn. udl.</i> ...	1222
<i>Fogelholm. Fyr sluk.</i>	508
<i>Arenburg. Gr. afm.</i>	1690

Østersøen.

<i>Dagö N. Kertel. Gr. afm.</i>	1753
<i>»Nekmangrunde» Fyrsk. ind.; do.; do. udl. 10.</i>	155
	350. 1340
<i>»Saritschev» Fyrsk. udl. paa »Nekmangrunde»</i>	
Station.....	294
<i>»Saritschev» Fyrsk. for. Farve.</i>	1165
<i>»Saritschev» Fyrsk. Fyrs Karakter; i Orden</i>	2084
	2143
<i>»Saritschev» Fyrsk. midl. ind.</i>	2738
<i>Vindau. Fyr for.</i>	156
<i>Steinort Fyr. Advarsel.</i>	509
<i>Libau. Lystn. udl.</i>	1523
<i>Libau. Lys- og Fløjtetn. udl.</i>	2085
<i>Libau. For. i Afm.</i>	2511
<i>Libau. Kejser Alexander III's Havn. Uddybn.</i>	
fuldført.....	2854
<i>»Libau» Fyrsk. ind.; udl.</i>	294. 761

Tyskland.

	Lobe-Nr.
Stormsignal-Stationer.....	763
<i>Memel Seegat. Klokketønde udl.</i>	832
<i>Memel. Vindsignaler</i>	1389
<i>Kampkenhöfen. Fyr sl.</i>	2789
<i>Neukuhren. Stormsignal-Stat. opret.</i>	157
<i>Frisches Haff. Vrag afm.; bort.</i>	1111. 1223
Vrag afm.	1635
<i>Fishhausener Wick. For. i Afm.</i>	2245
<i>Pillau. Skydeøvelser.</i>	762. 1633. 2564
<i>Königsberger Seekanal. Camstigall. Ledebaaker</i>	
opf.	833
<i>Königsberger Rinne. Vrag afm.; bort.</i> 1453.	1634
<i>Danziger Buchl. Vinterafm.</i>	2512
<i>Neukrug. Tdr. til maalte Mil; i Orden</i>	1585
	2144
<i>Neufahrwasser og Danziger Buchl. Som-</i>	
merafm.	834
<i>Neufahrwasser. Skydeøvelser</i>	1637. 2022
<i>Neufahrwasser. Taagesign. for.</i>	2364
<i>Gleittkau. Fyr t.</i>	2660
<i>Schiewenhorst. Semafor- og Stormsign-</i>	
Stat. nedlagt; genoprett.	1112. 1341
<i>Putziger Heisternest. Vrag afm.</i>	658. 1636
<i>Heisternest. Vrag.</i>	2964
<i>Hela. For. af Taagesign.</i>	568
<i>Rizhöft. Taagesign. uregelm.; i Orden 1905.</i>	2434
<i>Stolpmünde. Fyr for.</i>	1454
<i>Jershöft. Taagesign. opret.</i>	446
<i>Kolberg. Nyt Havnefyr t.</i>	1113
Td. ind.	510
<i>Dievenow. Fyrs Brændetid</i>	1390
Td. udl.	610
<i>Swinemünde Bucht, Swine og Dievenow. For. i</i>	
Afm.; Tdr. ind.	765. 1057
<i>Swinemünde. Lyst. udl. til Forsøg; ind.</i> 2365.	2855
<i>Stettiner Haff. Sommerafm.; Fyrsk. udl.; ind.</i>	835
	2965
Vinterafmærkning.....	2665
Vrag afm.; bort.	2565. 2662
<i>Allwarp. Ledebaaker opf.</i>	2790
<i>Stettin. Isbrydergebyr ophævet.</i>	767
<i>Stettin. Parnitz. Afm. forøget</i>	1391
<i>Stettin og Stralsund Farvande. Lystønder</i>	
og Fyr i Orden.....	766
<i>Papenwasser. Afm. upaalidl.</i>	351
<i>Peene. Stormsign. Stat. opret.</i>	2210
<i>Heringsdorf. Baaker til maalte Mil flyt.</i> ...	1870
<i>Ruden. Baake midl. bort.; opf.</i>	1524. 1869
<i>Greifswulder Bodden. Lossepl. afm.</i>	1058
<i>Ostthel. Sten fn.</i>	2435
Vrag afm.; Vragtn. ind.	1798. 2566
<i>»Palmerort» Fyrsk. udl.</i>	884
<i>Stralsund Farvand. Søm. ind.</i>	983
<i>Stralsund S. Kleiner Stromrücken. Td. udl.</i>	1114
<i>Stralsund. Vierendehl Grund. Ledefyrbyggn.</i>	2610
<i>Dänhafen V. Lys- og Undevands-Klok-</i>	
ketn. udl. til Forsøg.....	2739
<i>Rügen. Lossepladser afm.</i>	1115
<i>Sassnitz. Midlt. Belysn.</i>	295
<i>Sassnitz. Fyr, Taagesign. og Afm.; Be-</i>	
lysn. for.	1692. 1949

	Lobe-Nr.		Lobe-Nr.
<i>Trolhätte-Kanal</i> aabnes	663		
<i>Farvand midl. spær.</i>	2622		
<i>Göteborg—Murstrand. Stora Varholmen.</i> Fore.		Norge.	
For af Fyr; for.....	301. 1800	<i>Fyr-tændt.</i>	2633
<i>Bohus Kyst. Gr. fn.</i>	1801	<i>Fore Tænding af Fyrlamper</i>	774
<i>Bohus Bugt. Stora Oset.</i> For. af Fyr; for. 1527.	1697	<i>Fyrlamper for.</i>	1591. 2439
<i>Lilla Kålsund. Gr. fn.</i>	1698	<i>Hömlungen. Fyr for.</i>	2367
<i>Marstrand.</i> Fore. For. af Fyr; for.....	300. 1589	<i>Dröbaksundet. Gr. fn.; For. i Afm.</i>	613. 664
<i>Väckholmsundet.</i> Bestemmelse for Besejling	13	<i>Kaholmen. Fyrlampe for.</i>	775
<i>Tjörn. Väckholmsundet. Midl. spærret.</i>	2567	<i>Langesundsfjorden. Langesund. Fortøjt. flyt.</i>	2568
<i>Klädesholm. Stormvarsel-Stat. opret.</i>	1117	<i>Jomfrulandsrevet. Afm. for.</i>	1118
<i>Hunnebostrand. For. i Afm.; for.</i>	163. 986	<i>Tvedestrand. Gr. afm.</i>	2024
<i>Väderöfjorden. Fjälbacka Løb. Lilla Köttö.</i>		<i>Homborgsund. Sundholmen. Td. af Fyrl.</i>	2212
<i>Trybergsholmen og Bränteholmen. Fore. Td.</i>		<i>Aagerø. Grønningen. Fyr t.</i>	165
<i>af Fyr; t.</i>	2090. 2743	<i>Ny Hellesund V. Fyrl. t.</i>	2291
» <i>Grisbåda; ne» Fyrsk. midl. ombyt.</i>	1063	<i>Gamle Hellesund. Sø. udl.</i>	2960
		<i>Kristianssand. Jøngehølm-skjær. Fore. For af</i>	
		<i>Fyrl.</i>	1280
		<i>Ryvingen. Fyr og Taagesign. for. midl.</i>	449

III.

Nordsøen, Nordhavet m. m.

<i>Vraggods rapp.</i>	1168	<i>Molde. Vev N. Gr. fn.</i>	2026
<i>Vrag</i>	2624	<i>Rosholmen. Fyrlampe for.</i>	2625
<i>Doggers Banke. Vrag; afm.; uskadelig</i> 2246.	2443	<i>Sælo. Manger. Nødenes Fyrlinie. Baa fn.</i> ...	2296
	2909	<i>Stavanger Kælingsø. Gn. fn.</i>	1529
» <i>Horns-Rev» Fyrsk. SSV. Vragmast</i>	234		
<i>Eierland NNV. Vragmast</i>	307		
		Tyskland.	
Rusland.		<i>Fyrskibe og Lystn. ind. og udl.</i>	14
<i>Dvina. Pudoschemskoje. Ledefyr t.</i>	2442	<i>Sylt. List. For. Td. af fyr.</i>	1121
		<i>Lister Tief. Td. udl.; Beligg.</i>	1227. 2247
		<i>Lister Tief og Elben. Sø. til Opmaalng; ind.</i>	1064
			1530
Norge.		<i>Lister Tief, Eider og Fischer Balje. Dybde paa</i>	
<i>Fore. For. i Afmærkning</i>	233	<i>Barrer</i>	2859
<i>Fore. Td. og For. af Fyr og Fyrlamper; for.</i>	777	<i>Syll. Rote Kliff. For. af Fyr; for.</i>	1122. 1283
	1120	<i>Amrum V. Jungnamn Loch. Vrag; Oplysn.</i>	1346
<i>Tænding og For. af Fyrlamper; do.</i> 2368	2369		2444
<i>Fyrlampe flyt., Fyrlamper t.</i>	2027	<i>Amrum Bank. Gr. tiltaget.</i>	1955
<i>Fyr forandret.</i>	1592	» <i>Amrumbank» Fyrsk. midl. ombyttet; udl.</i>	2092
<i>Fyr og Fyrlamper</i>	1641. 1699. 2295		2297
<i>For. af Fyrlamper</i>	1802. 2025	» <i>Amrumbank» Fyrsk. ikke paa Station; atter</i>	
<i>Somærker ødelg.</i>	2970	<i>udl.</i>	2793. 2860
<i>Tænding af Fyrlamper.</i> 2091. 2213. 2440.	2626	<i>Rütergat. Lys- og Klokketn. ind. midl.</i>	1169
<i>Vardø. Bussesund. Ankring forbudt.</i>	2292	<i>Pellworm og Ocksensand. Fyr uregelmæssigt.</i>	2667
<i>Tanåfjord. Vagge. Fyrl. midl. sluk.</i>	302	<i>Mittelhever. Farvand for.</i>	1803
<i>Sortandsund. Natsteinøren. Lystn. udl.</i>	2441	<i>Husumer Aue. Fore For. af Fyr; t.</i> 2093.	2370
<i>Tjelsund. Gr. afm.</i>	2293	<i>Eider. Tdrs. Belig.</i>	2028
<i>Næsnekroken. Afm. for.</i>	1119	<i>Aussen Eider. Afm. for.</i>	1392
<i>Risøund og Tjelsund. Afm. for.</i>	1528	» <i>Eider» Fyrsk. midl. ombyt.; udl.</i>	987. 1284
<i>Vaagøfjorden. Kragerø. Gr. fn.</i>	578	» <i>Eidergaliet» Fyrsk. udl.; midl. ombyt.; om-</i>	
<i>Søvik. Fore. For. af Fyrl.</i>	1281	<i>byttet</i>	703. 1531. 1642
<i>Vega. Borgskær. Fyrl. midl. sluk.</i>	450	<i>Norderpiep. Fore. Flytn. af Tdr.; flyt.</i>	451. 1170
<i>Trondhjem N. Stoksund—Besøker. Baer fn.</i>	2294	<i>Helgoland. Telegrafn. flyt.</i>	2445
<i>Trondhjem. Hammarsund. Midl. spær.; aabnet</i>	1282	<i>Skydeøvelser</i>	203. 1286
	2569	<i>N. Vrag uskad.</i>	931
<i>Sundtorv. Gr. afm.</i>	232	<i>ØNØ. Steingrund. Gr. afm.; Tdr. atter</i>	
<i>Helleborn. Fyrs Synsvinkler</i>	232	<i>udl.; Beligg.</i>	408. 513. 579
<i>Sandtorvstrømmen. Bøje flyt.; do.</i>	776. 1802	<i>Loreley Bank NØ. Gr. fn.</i>	1123
<i>Stat—Kristianssand. Fiskefyr t.</i>	2570		

Elben.	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Fyrskib ind.; udl.; do.....	235. 305.	665
Sommerafm., Td. udl.....		709
Vinterafm.		2627
<i>Falsches Tief.</i> Tdr. flyt.....	1171.	2371
<i>Gross Vogelsand og Rhyndeplate.</i> Tdr. flyt.....		1804
<i>Neuwerk.</i> For. af Fyr.....		1066
» <i>Elbe I</i> « Fyrsk. midl. ombyt.; udl....	1455.	1871
» <i>Elbe III</i> « Fyrsk. midl. ombyt.; udl. ombyt.; udl.....	409. 580. 1228.	1347
» <i>Elbe V</i> « Fyrsk. Ø. Vrag.....		2910
<i>Kugelbake.</i> Td. flyt.....		2146
<i>Mittelgrund.</i> Tdr. flyt.....		1124
<i>Cuxhaven.</i> Skydeøvelser.....	410.	2628
Sømineøvelsesplads afm.....		1125
Vrag bort.....		1593
Skibsmeldinger om Natten.....		2668
<i>Allenbruch Red.</i> Dybde aftag.....		1700
<i>Oste.</i> Løb for.....		1701
Fyr for Vrag; for; do.; Oplysn. 87. 166. 888.		1285
» <i>Osteriff</i> « Fyrsk. atter udl.....		87
» <i>Oste Riff</i> « Fyrsk. udl.; ind.; midl. ombyt.; udl.		356
	411. 1348.	1643
<i>Belum og Sösmenhusen.</i> Tdr. flyt., Fyr for.....		2669
<i>Sösmenhusen.</i> Fyr for.....		841
<i>Scheelenkuhlen.</i> Fyr for.....		2571
<i>Krautsand.</i> For. i Afm.....		889
<i>Pagensand.</i> Fyr t.; Bifyr t.....	452.	2446
<i>Brunshausen.</i> Vrag afm.; do.; bort. 88. 167.		304
<i>Twielenfleth.</i> Td. flyt.....		2861
<i>Teufelsbrück.</i> Tdr. flyt.....		1912
<i>Alle Liebe.</i> Tangesign. for.....		1065
<i>Süderelbe. Moorburg og Grosse Kaltwik.</i> For. af Fyr; t.....		581.
		1172
<i>Hamburger Hafn.</i> Tunnel; Oplysn.; Lystn. udl.; Fyr t.....	1532. 2029. 2248.	2372
<i>Hamburg.</i> For. af Belysn.....		2971
Weser.		
For. i Afm.; do.....	1127.	2912
Tønde udl.....		710
Lys- og Klokketønde atter udlagt.....		514
Lystn. udl.....	168. 236. 615.	666
<i>Vegasack.</i> Fyr t.....		168
Skydeøvelser.....		614
» <i>Weser</i> « Fyrsk. ombytt. midlt.....		843
» <i>Weser</i> « Fyrsk. NNV. Vrag; bort.....	2794.	2911
» <i>Weser</i> « og » <i>Norderney</i> « Fyrsk. midl. ombyt.....		2575
<i>Roter Sand.</i> Fyr for.....	933.	2862
S. Dybde aftag.....		2447
S. Gr., Lystn. flyt.....		2572
<i>Aussenweser.</i> Tdr. flyt.....		2298
» <i>Bremen</i> « Fyrsk. midl. ind.; udl.....	1456.	1873
<i>Fedderwarden.</i> Løb for.; for.....		1533. 1644
<i>Nordergründe.</i> Td. udl. til Forsøg; Beligg.; do.; Tdr. udl.; ind. 842. 932. 1067. 1126.		1872
<i>Wurster Farvand.</i> Tdr. flyt.....	1956.	2863
<i>Bremerhaven.</i> Fyr for.....		1349
Havnesignaler.....		1457
<i>Alter Hafn.</i> Taagesignal.....		2448
<i>Einswarden og Nordenham.</i> Fyr for.....		2629
<i>Nordenham.</i> Lyst. udl. til Forsøg; do.; udl.....	1393. 1645	1392
		1393. 1645
<i>Lienen.</i> Fyr midl. sl.; i Orden.....		357. 453
<i>Unterweser.</i> For. i Afm., Fyrbaake opf.; For. i Afm.....		1805. 2147
<i>Reiher Plate.</i> Belysn. for.....		2240
Jade.		
Grunde Steder.....		2573
Td. flyt.; For. i Afm.....		169. 1702
Fyrskib ind., Fyr sluk.....		237
For. af Lystønder; for; do.....	170. 454	455
Lystønder udl.; udl. og for.; udl....	412. 516.	667
Lystn. ind. for Vinteren.....		2795
Skydeøvelser; do.....		413. 2630
Sømineøvelser; do.; do.....	515. 617.	1128
<i>Aussen Jade.</i> Mærke til Opmaalng.....		1594
Tdr. og Fyrsk. flyt.....		1874
» <i>Aussen Jade</i> « Fyrsk. midl. ombyt.; Fyrs Højde.....		1229. 2373
<i>Aussen Jade. Ledge.</i> Td. flyt.....		1595
<i>Minsener Old Oog.</i> Dæmning opf.; Td. udl.....		1068
		1458
Vrag afm.....		616
<i>Minsener Old Oog og Vosslap.</i> Baaker til Vandstandsmaal.....		2374
<i>Schillighörn.</i> Fyr. Vandstandsmaal afm. . .		1230
<i>Schillighörn.</i> Fyr midl. for.....		1350
<i>Sengwarder Balje.</i> Fyr midl. sluk.; t.; for.; Fyr for.....	582. 1459. 1957.	2250
Vrag.....		2796
» <i>Geniusbank</i> « Fyrsk. udl.; midl. ombyt.; udl.		306
		1758. 2030
<i>Wilhelmshaven.</i> Tidsign. gives midl. ikke...		2516
<i>Marientief.</i> Td. udl.....		2031
<i>Innen Jade. Eckwarderhörn.</i> Oplysn. om Fyr		2797
<i>Ahne.</i> Tdr. flyt.....		2864
Vrag afm.....		2913
<i>Jade Busen. Arngast Sand.</i> Fyrt. opføres; Fyr skjt les.....		890. 2744
Ostfriesische Øer.		
<i>Wangeroog.</i> Baakes Plads.....		1646
<i>Otzumer Balje.</i> Vragtn. ind.....		1394
<i>Langeoog.</i> Baake nedlagt.....		517
<i>Baltrum.</i> Vrag uskadelig.....		989
<i>Norderney.</i> Fyr sluk.....		2299
<i>Norderney Seegal. Schluchter</i> Farvand afm.; Fyr for.....		988. 2574
<i>Dovetief.</i> Løb afm.....		15
<i>Borkum N.</i> Vrag.....		778
» <i>Borkum Riff</i> « Fyrsk. S. Lyst. udlæg. til Forsøg; udl.; ind.....	844. 1173.	1460
» <i>Borkum Riff</i> « Fyrsk. V. Vrag.....		2798
Ems.		
<i>Ostfriesische Gatje og Ems.</i> Lystn. udl.....		711
<i>Oster Ems.</i> Td. flyt.....		1535
<i>Ems.</i> Tdrs. Betegnelse.....		171
<i>Pilsum.</i> Fyrs Lysvinkel drejet; for... 1174.		1534
<i>Robbenplate.</i> Tdr. flyt.; do.....		2032. 2148
<i>De Knock.</i> Midl. Fyr t.....		1129

	Løbe Nr.	Løbe-Nr.
Holland.		
Lystønder ind.....	18	<i>Urk.</i> Tdr. for. Nr..... 2801
Sommerafmærkning	671	<i>Harderwijk N.</i> Vrag afm.; bort... 2215. 2914
Vinterafmærkning.....	2251	<i>Schellingwoude.</i> Sluse midl. luk..... 359
Sømineøvelsespl. spærret; Afm. ind. . .	1287. 2302	<i>Slijk.</i> Dybde..... 892
Tidsignal forandres; for.....	618. 1071	<i>Hoek van de Ven.</i> Vager ind..... 1131
Taagesignal for Lodsampere.....	174	<i>Wieringen.</i> Den Oever. Fyr for..... 2451
<i>Ems.</i> Gr. tiltaget; do.;.....	712. 1069	<i>Amsteldiep.</i> Afm. for..... 1177
Lystn. udl.....	779	<i>Amsteldiep.</i> Farvand til <i>Ewijcksluis</i> og
Tdrs. Plads.....	1395	<i>Nieuwsluis.</i> Afm. fo..... 1914
<i>Rottumeroog.</i> Fyr fo.....	1396	<i>Vlieter.</i> For. i Afm..... 358
<i>Ranselgat.</i> Dybde.....	2799	<i>Malzwin og Balg.</i> Tdr. udl..... 1704
<i>Huibertplaat.</i> Gr. tiltaget.....	1703	<i>Helder.</i> Øvelser..... 1807
<i>Delfzijl.</i> Td. ombytt. til Forsøg; Spejl-		<i>Haaks</i> Fyrsk. VSV. Viagtn. ind.; Dybde
apparat.....	2252. 2449	over Vrag..... 781. 846
<i>Wester Ems.</i> Oplysning om Vager.....	1351	<i>Haaks</i> Fyrsk. ind. midlt..... 1875
<i>Schiermonnikoog.</i> Fore. For. af Fyr; Fyr sl.;		<i>IJmuiden.</i> Dybde..... 893. 1649. 1876. 2631
midlt. Fyr t.; for. Lysvinkel.. 172. 456.	1176	Fore. For. af Fyr; do.; do.;.. 360. 716. 847
	1397	Midl. Fyr flyt..... 2867
<i>Frische Zeegat.</i> <i>Buitengronden.</i> Td. for. . .	1175	Fyrtn. Farve for..... 2517
<i>Zeegat van Terschelling.</i> <i>Noordoostgat.</i> Gr.		For. af Taagesign..... 2518
tiltag; Tdr. flyt.; Dybde.....	16. 934	Lys- og Fløjtetn. ombyt. midlt..... 782
<i>Thomas Smitgati.</i> Dybde aflag.....	89	Lys- og Fløjtetn. flyt..... 2745
<i>Stortemelk.</i> Dybd.....	2033	Skydeøvelser..... 1288
<i>Stortemelk, Abt og Kromme Balg.</i> For. i		Stormsig. Stat. opret..... 2746
Afm.....	935	NV. Vrag..... 175
<i>Zuidyeul.</i> <i>Schuitengat.</i> For. i Afm.....	713	<i>Amsterdam.</i> Tidsignal midl. for.; gives som
<i>Noord Meep.</i> Td. udl.....	1070	småvanlig..... 2450. 2915
<i>Blauwe Slenk.</i> For. i Afm.; do. . .	2094. 2214	<i>Scheveningen.</i> Fore. For. af Fyr; do.; t. til
<i>Vlieland.</i> Fyr for.; do.....	1130. 2300	Forsøg..... 783. 993. 2632
<i>Vliereede</i> Fyrsk. midl. ombyt.; udl. . .	1398	Fore. Oprett. af Taagesign.; opret. 1353. 1597
	1647	<i>Hoek van Holland N.</i> Elektr. Lys..... 937
» <i>Terschellingerbank</i> », » <i>Haaks</i> » og » <i>Maas</i> » Fyr-		Fyr til Forsøg..... 2804
skibes Undervandssign. paalidelige.....	173	Skydeøvelser..... 1354
» <i>Terschellingerbank</i> » og » <i>Haaks</i> » Fyrsk. for-		<i>Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.</i> Dybde 90. 848
ladt Station; atter udl.....	2803. 2866	994. 1356. 2671
<i>Vlieland VNV.</i> Vrag.....	2670	Dæmninger opføres og belyses; Tdr. ind.;
<i>Vlieland V.</i> Vrag.....	2865	Afm. for.; Fyr t.; Tdr. ind. 669. 995. 1355
<i>Zeegat van Texel.</i> <i>Molengat.</i> Td. for.....	668	2253. 2972
<i>Wesgat.</i> Uddybningsmaskine sunket... 17		Fyr midl. for..... 2747
<i>Keizerbult.</i> <i>Middelrug.</i> Tønde ombyt.		Vrag afm..... 1133
med Lystn.....	19	Vrag uskadeligt..... 2216
<i>Schulpengat.</i> Sømineøvelsesplads afm... 1461		<i>Rotterdam.</i> Tidsignal til Forsøg..... 2217
<i>Binnen Breesem.</i> Vagere flyt.....	1178	» <i>Maas</i> » Fyrsk. For. af Fyr; for..... 884. 936
<i>Marsdiep.</i> Afm. af Vrag for.; borttag. 308	2095	<i>Zeegat van de Maas.</i> <i>Brielsche Gat.</i> Td. udl. 894
	2802	<i>Rak van Scheelhoek.</i> <i>Bokkegat.</i> For. i Afm.;
<i>Vogelzand.</i> Skiver udl.; Tdr. ind. 891.		Dybde..... 670
<i>Malzwin.</i> Sømineøvelsespl. afm.; Tdr.		<i>Zeegat van Goeree.</i> <i>Hinder Ribben.</i> Lys- og
ind.; do.....	992. 1913. 2802	Fløjtetn. udl..... 2218
<i>Scheer og Texelstroom.</i> Skydeøvelser... 715		<i>Beningen.</i> Lystn. midl. ombyt.; udl. . . 1179
Tdr. ind.....	1648	1357
<i>Texelstroom.</i> Tdr. udl.; Flaade udl.; Tdr. ind. 845		<i>Slijkgat.</i> Vragtønde flyt.; Dybde.. 939. 2519
	991. 2802	<i>Ribbenplaat.</i> Skiver udl..... 998
<i>Noordoosgat.</i> Sommerafm.....	714	<i>Haringuliet.</i> Flaade udl..... 998
Sømineøvelsesplads afm.; ind.....	1132. 2301	<i>Noord Pampus, Rak van Scheelhoek.</i>
<i>Texel.</i> Fort <i>Harascens.</i> Skydeøvelser.....	1352	Tdr. for..... 805
<i>Zuiderzee.</i> Lystønder atter udl.....	780	<i>Vuile Gat.</i> <i>Nieuwendijk.</i> Ledefyr t..... 2303
<i>Pollendam.</i> Fyr t. til Forsøg.....	1596	<i>Noord Pampus.</i> Dybde..... 1537
<i>Doove Balg.</i> Tdr. flyt.....	1806	<i>Noord Pampus.</i> Lvatn. flyt..... 2150
<i>De Lemmer S.</i> Vrag afm.....	990	<i>Zuid Hollandsch Dietz</i> Td. for. Nr. 2917
<i>De Lemmer S.</i> Vrag afm.; bort. . . 1536. 2149		<i>Haringuliet.</i> <i>Middelharnis.</i> Fyr t..... 1134
<i>Schokland V.</i> Sømærker.....	1877	<i>Hoornsche Hoofden.</i> For. af Fyr..... 1706
<i>Urk.</i> Vrag afm.....	2800	<i>Zeegat van Brouwershaven.</i> <i>Karolinageul.</i>
		Dybde..... 2152

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Killingholme</i> . Fyrs Lysvinkel.....	2869	<i>River Tyne</i> . Dybder for.....	92
» <i>Bull Sande</i> Fyrsk. Fore. For af Fyr og Taagesign., for.....	2578. 2921	<i>Farn Island</i> . Fyr for.....	1960
<i>White Booth</i> Red. Gr. dannet.....	2219	Skotland.	
<i>Withernsea</i> . Baaker flyt.; do.....	1002. 1235	Fyr for. og slukket.....	363
<i>Grimsby</i> . Taagesign. for.....	943	<i>Firth of Forth</i> . Tdr. ind.....	1810
<i>Whitby</i> . Td. af Fyr.....	620	<i>Skateraw Harbour</i> . Vrag afm.....	2749
Havnearb., Fyr t.....	2638	<i>River Tay</i> . Klokketn. midl. ombyt.....	2308
<i>Hartlepool</i> . Commissioners Harbour. Ledefyr slukket.....	91	<i>Tay</i> . Fyrsk. » <i>Abertay</i> » midl. ombyt.; udl.....	2579 2672
<i>Commissioners Harbour</i> . Midlt. Ledefyr t.....	787	<i>Dundee</i> . <i>Camperdown West</i> Værft. Gr. afm.....	2307
<i>The Heugh</i> Fyr. Tidevandsignal oph.....	1651	<i>Montrose Harbour</i> . <i>Scurdy Rocks</i> . Tønde ind.....	521
<i>Sunderland</i> . <i>White Stones</i> . Vrag afm.....	22	<i>Moray Firth</i> . Skydeøvelser.....	2158
		<i>Peterhead</i> . Midlt. Fyr sl.....	459

IV.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland og Irland.

Frankrig.			
Bestemmelser for Vrags Afm.....	93	<i>Morlaix</i> . <i>Ile Noir</i> og <i>Ile Louët</i> . Fore. For. af Fyr; for.; do.....	1293. 1962. 2098
<i>Gravelines</i> . Fyr for.....	2309	<i>Chenal de l'Île de Bas</i> . <i>Basse Plate</i> . Baake opf.....	2382
<i>Cap Griz-Nez</i> . <i>Bassure de Baas</i> . Lystn. for.....	1003	<i>Ile de Bas</i> . Gr.....	1137
<i>Boulogne</i> . Afm. af Vrag bort.....	364	<i>Chenal de l'Iroise</i> . For. i Afm.....	2923
Fore. For. af Taagesign.....	460	<i>Porsal</i> Baaker opf.....	461
Taagesign. for.....	1878	<i>Argenton</i> . <i>Menhir Occidental</i> . Baake opf.....	1811
Gr. fn.....	2580	England.	
<i>Cap d'Alprech</i> VNV. Vrag.....	2750	Vrag uskadelige.....	679
<i>Somme</i> . Td. ind.....	1292	<i>Dover</i> . Fyr skjules.....	241
Vragtn. ind.....	2380	Midlertidigt Ledefyr sluk.....	242
<i>Dieppe</i> . Fyr for.....	621	Lystn. ind.....	367
<i>Dieppe</i> . Belysn. for.; do.; do.....	1074. 1464. 2159	Havnesignaler.....	368
<i>Fécamp</i> . Vrag; afm.; uskadelig.....	178. 365. 1075	Fortøjtn. udl.; do.....	315. 2806
<i>Havre</i> . For. i Afm.....	788	Fortøjtn. udl., Advarsel.....	1294
Undervandsklokketn. midlt. ind.; atter udl.; do.....	179. 2639. 2673	Fortøjtn. midl. ind.; do.....	1709
Baake flyt.; borttag.....	180. 2037	<i>Dover Harbour</i> . Uddybn.....	1916
Vragstykke bort.....	313	Losseplads Grænser.....	462
Vrag afm.; borttag.....	366. 1077	<i>Admiralty Harbour</i> . Løb spærret; aabnet; Bestemmelse.....	369. 1599. 3038
Afm. af Vrag for.; borttag.....	416. 2220	<i>Detached Mole</i> . <i>Knuckle</i> . Fyr t.....	1236
Vrag afm.; borttag.....	677. 849	<i>Folkestone</i> Ø. Vrag afm.....	23
Vrag uskadeligt.....	1076	<i>Dungeness</i> . Vrag borttaget.....	623
<i>Seine</i> . Vrag afm.; do.....	622. 1538	Hollandsk Lodsartøj.....	1361
<i>La Risle</i> . Fyr for.....	181	Vrag; Tdr. ind.....	1005. 1468
<i>Villerville</i> . Lystn. flyt.....	2870	» <i>Owers</i> » Fyrsk. Undervandsklokke.....	680
<i>Trouville</i> . <i>Deauville</i> Fyr. sl.....	678	<i>Spilthead</i> . Tdr. udl. til Forsøg; ind.....	2256. 2383
<i>Cahotte</i> . Fyr t.; Lysvinkel.....	678. 789	Ø. Gr.....	2581
<i>Saint Vaast de Hougue</i> . <i>Pointe de Saire</i> . <i>Vité- quet</i> . Baake opf.....	1004	Tdr. midl. udl.....	2582
<i>Cherbourg</i> . Ankring forbudt.....	1652	» <i>Nab</i> » Fyrsk. Undervandstaagesign.....	1917
Fore. For. af Fyr; do.....	1136. 1961	<i>Bullock Patch</i> . Td. ombyt. til Forsøg; ind.....	1238. 2160
Undervandsklokke udl.....	1467	<i>Portsmouth</i> . Vrag afm.....	1138
<i>Port du Homel</i> . Løb spærret.....	1400	<i>Portsmouth</i> . Vrag bort.....	1237
<i>Homel</i> . Havnearbejder; do.....	2381. 2976	<i>Portsmouth Harbour</i> . <i>Outer Bar</i> . Gr. dannet.....	2458
<i>Cap de la Hague</i> . Vrag.....	1465	<i>Southampton Water</i> . Fortøjtn. udl.....	2640
<i>Cancale</i> . <i>Pierre de Herpin</i> . Taagesign. opret.....	1653	Afm. for. <i>Calshot Spit</i> . Baake opf.....	24
<i>Port de Granville</i> . Taagesign. for.....	1466	<i>Southampton</i> . <i>Hamble River</i> Fyrs Plads.....	1402
<i>St. Malo</i> . <i>Noires</i> . Fore. For. af Fyr; do.....	94. 2922	Tidsignal for.....	2977
<i>Saint Malo</i> . <i>Mi Marée</i> . Baake ødelg.....	1401		
<i>Bréhat</i> . <i>Barnouic</i> . Fore. Td. af Fyr.....	2457		

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
<i>Lettorkenny Channel</i> . Farvand indsnævret	1363	<i>Lough Strangford</i> . Fore. For. af Td.	1966
<i>Lettorkenny Channel</i> . Ledelinie ubrugelig	247	Lys- og Fløjtetn. flyt.	2676
<i>Lough Foyle</i> . <i>Dunagree Print</i> . <i>Inishowen</i> .		Lys- og Fløjtetn. udl.	245
Fyrt. for.	1475	<i>Dundrum Bay</i> . <i>St. John's Point</i> . Fyr for.	465
•Skulmartin• Fyrsk. Fore. For. af Fyr.; for.; atter udl.; Fyrs Karakter 246. 464 2262.	2315	<i>Lough Carlingford</i> . Lystn. udl.	1182
<i>Ardglass Harbour</i> . Baake opf.	2223	<i>Dundalk Pile</i> . Fyr for.	185

V.

Atlanterhavet.

Is	1655	<i>Ile de Ré</i> . <i>Pertuis Breton</i> . <i>Le Couronneau</i> . Baake genopf.	1144
Frankrig.		<i>Ile de Ré</i> . <i>Pointe de Sablanceaux</i> . Vrag; bort.	188 419
<i>Tevenec</i> . Fore. For. af Fyr	1539	<i>Plateau de Rochebonne</i> . Tdr. og Lægtene udl.; ind.	1145. 2162
<i>Chenal du Four</i> . <i>Grande Vinotière</i> . Vrag ...	2104	<i>Plateau de Rochebonns</i> . Fyrsk. midl. ombyt. med Lystn.	1817
<i>Kermorvan</i> . For. af Taagesign.	2677	<i>La Rochelle</i> . <i>Digue de Richelieu</i> . Lydsign. opt.	2527
<i>Brest</i> . Fore. For. af Fyr; midl. Fyr t.; for.	1139 1403. 1816	<i>Pertuis de Maumusson</i> . Td. og Baake flyt.	528
<i>La Vandrée V</i> . Vrag.	1364	<i>Gironde</i> . For. i Afm.	795
<i>Baie de Douarnenez</i> . <i>Pointe du Millier</i> . Fyr for.	1882	<i>Gironde</i> . Vrag afm.; flyt.	2588. 2757
<i>Odet</i> . <i>La Pyramide</i> . Fyr for.	2587	<i>Gironde</i> . »Grand Bank« Fyrsk. Fy. for.	2461
<i>Anse de Benodet</i> . <i>Men Du</i> . Baake ødelg.; midl. Baake	853. 1009	<i>Garonne</i> . <i>Ile de Nord</i> , <i>Caillou</i> og <i>Lagrange</i> . Fyr for.	189
<i>Ile de Penfret</i> . Fyr for. midl.; midl. Fyr t.; t.	1140 1184. 1656	<i>Gironde</i> . <i>Banc de Pauillac</i> . For. i Afm.	2758
<i>Iles de Glénan</i> . Vrag	1404	<i>Ferrière</i> og <i>Cariette</i> . Fyr for.	420
<i>Brigneau</i> . Fore. Td. af Fyr; t.	1010. 1478	<i>Banc de Pachan</i> . Lystn. flyt.; do.	626. 1187
<i>Anse de Pouldu</i> . Gr. fn.	2386	<i>Bassin d'Arcachon</i> . For. i Afm.; do.; do.	27. 1967 2163
<i>Lorient</i> . Uddybn.; Tdr.	2525	<i>Larros</i> . Fyr for.	317
<i>Ile de Groix</i> . <i>Pen Men</i> . Fyr i Orden.	26	<i>Rivière Adour</i> . Ledefyr fl.	2524
<i>Etel</i> . <i>Pierre Noires</i> (<i>Chiviquete</i>). Baake atter opf.	2755	Spanien. N.- og V.-Kyst.	
<i>Belle Ile</i> . <i>Kerdonis</i> . Fore. For. af Fyr; midl. Fyr t.; Fyr t.	1011. 1185. 1405	Tidsignal og Længdeangivelse for.	2812
<i>Belle Ile</i> . <i>Plateau des Birvideaux</i> . Tdr. udl.; ind.	1141. 2756	<i>Pasajes</i> . Fyr t.	1541
<i>Baie de Quiberon</i> . <i>Basse de M'aban</i> . Td. flyt.	1186	<i>Pasajes</i> . <i>Senocozulna</i> . Fyrs Lysvink.	1883
<i>Plateau de Saint Jacques</i> . Td. udl.	1657	<i>Pasajes</i> . <i>Ganguil Shoal</i> . Gr. findes ikke ...	2226
<i>Plateau du Grand Mont l'Epieu</i> . Td. udl.	1297	<i>Puerto de Lequeitio</i> . Fyr t.; for.	1146. 1603
<i>Plateau du Grand Mont</i> . Td. udl.	1476	<i>Cabo Machichaco</i> . Fyr t.	2645
<i>Portaliquen</i> . Fore. For. af Fyr; for.	1081. 1540	<i>Ria de Rivadeo</i> . Td. udl.	2462
<i>Vilaine</i> . Vrag sunket.	1298	<i>Cape Finisterre</i> . Grunde.	2876
<i>Loire</i> . <i>St. Nazaire</i> Red. Td. midl. for.	793	<i>Corcubion</i> . <i>Islote Lobeira Grande</i> . Td. af Fyr	2105
<i>Saint Nazaire</i> . For. i Afm.	2224	<i>Muros Bay</i> . Gr.	627
<i>St. Nazaire</i> . Taagesign opret.	2460	<i>Isla Salvora</i> . Oplysn. om Fyr.	684
<i>Ile de Noirmoutier</i> . <i>Pointe des Dames</i> . Fore. For. af Fyr.; for.	1142. 1477	<i>Arosa Bay</i> . Gr.	628
<i>Chaussée des Boeufs</i> . Klokketn. ombyt. med Lys- og Klokketn.; udl.	1143. 1406	<i>Arosa Bay</i> . <i>Cape Corrobedo</i> . Gr.	2877
<i>Goulet de Fromentine</i> . <i>l'Aigle</i> . Td. flyt.	2526 2874	<i>Bajos de los Mesos</i> . Gr. afm.	720
<i>Ile d'Yeu</i> . Telegrafkabel afm.	187	<i>Vigo Bay</i> . Klippe.	2678
<i>Saint-Jean-des-Monts</i> . Telegrafkabel afm.	186	<i>Rio de Vigo</i> . <i>Punta Borneira</i> . Fyr t.	28
<i>Saint Gilles sur Vie</i> . Vrag.	794	Portugal.	
<i>Pertuis Breton</i> . <i>Lay Munding</i> . For. i Afm.	898	<i>Rio Minho</i> . <i>Pedra la Bandeira</i> . Baake opf.	2875
<i>Baleineaux</i> (<i>Haut Banc du Nord</i>). Fore. For. af Fyr.	2225	<i>Leizoes</i> Havn. Landmærke; Fyrbaake opf.	95
		<i>Canal de Olhao</i> . Afm.	1012

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Spanien S-Kyst.			
<i>Guadalquivir. For. i Afm.</i>	529	<i>Sandwich Bay. Packs Harbour. Fyr t.</i>	1971
<i>Afm.</i>	947	<i>Cape North. Fyr t.</i>	1972
<i>Sanlucar Barre og Rio Guadalquivir. Afm.</i>	2227	Newfoundland.	
Afrika.		<i>Belle Isle. Taagesign. ophørt.</i>	2759
<i>Kap Espartel. Fore. For. af Fyr, for.</i>	29. 1968	<i>Strait of Belle Isle. Flower Island. Fyr for.</i>	2387
<i>Marokko. Azimur Point N. Gr.</i>	2646	<i>Strait of Belle Isle. Watts Point. Baake opf.</i>	2780
<i>Mogador. Gr. fn.</i>	1711	<i>Cape Bauld. Fyr. Oplysn.</i>	248
<i>Gorée Red. Cape Manuel Ø. Gr. fn.</i>	1884	<i>Canada Bay. Aiguillettes eller Inglee Harbour.</i>	
<i>Dakar. Tidsignal nedlagt.</i>	1013	<i>Fyr for.</i>	2388
<i>River Kasamanze. Jogue Point. Baaker.</i>	1299	<i>White Bay. Seal Cove. Fyr for.</i>	2389
<i>Fransk Guinea. Conakry Red. Ankerplads; do.</i>	685	<i>Notre Dame Bay. Twillingale (Toulinguet).</i>	
	1014	<i>Fyr t.</i>	1973
<i>Port de Conakry Oplysn.</i>	2228	<i>Herring Neck. Caplin Cove Head. Fyr t.</i>	1974
<i>Conakry. Roche du Tonnelier. Baake opft.</i>	1241	<i>Green Island. Catalina. Taagesign. for.</i>	2814
<i>Guinea. Cachero River. Afm. for.</i>	2979	<i>Placentia Bay. Marticot Island. Fyr t.</i>	2165
<i>Liberia. Cestos Bay. Klipper fn.</i>	1407	<i>Saint Pierre et Miquelon. Saint Pierre Red.</i>	
<i>Liberia. Sinu Bay. Gr. fn.</i>	318. 1408	<i>Forandringer.</i>	798
<i>Petit Kru. Gr.</i>	2980	<i>Fortune Bay. Green Island. Fyr t.</i>	1975
<i>Côte d'Ivoire. Port Bonct. Fyr sl.</i>	1818	<i>Port Basque. Channel Head. Fore. For. af Fyr</i>	2464
<i>Togo. Lome. Fyr flyt.</i>	686	<i>Cape Ray. Td. af Fyr; for.</i>	249. 1018
<i>River Niger. Cape Nun. Fyr t.</i>	1969	<i>Long Point. Fyr t.</i>	1976
<i>Kamerun. Rio del Rey og Kamerun Flod. For.</i>		<i>Cow Head. Fyr t.</i>	1663
<i>i Afm.</i>	796	Canada.	
<i>Ambas Buchl. Fyr for.</i>	2813	<i>Gulf of St. Lawrence. Pointe aux Esquimaux.</i>	
<i>Ambas Buchl. Victoria. For. i Belysn.</i>	1479	<i>Oplysn. om Ledefyr.</i>	2166
<i>Rio del Rey og Kamerun Flod. Fløjtetn.</i>		<i>Traadløse Telegraf-Stat. Oplysn.</i>	722
<i>Farve.</i>	1604	<i>Anticosti Island. Heath Point. Fyr for.</i>	855
<i>Gabon. Libreville. For. i Belysn.; for.</i>	1206. 2528	<i>Gulf of St. Lawrence. Magdalen Islands. Bird</i>	
<i>Gabon. Bay du Cap Lopez. Banc du Talis-</i>		<i>Rocks. Fyrt. for.</i>	97
<i>man, Td. udl.</i>	530	<i>Magdalen Islands. Grindstone Islands.</i>	
<i>Gabon. Banc de Thémis. Td. for.</i>	1015	<i>Etang du Nord. Taagesign.</i>	1542
<i>Munda. Tdr. udl.</i>	2026	<i>Percé. Fore. Td. af Fyr.</i>	31
<i>Tysk SV. Afrika. Swakopmund Red. Havne-</i>		<i>River St. Lawrence. Chat River. Fyr t.</i>	1761
<i>bestem.; Fløjtetn. udl.</i>	1658	<i>Cape Chat. Fyr for.</i>	2043
<i>Swakopmund. Fyrs Karakt.; Baaker 1760.</i>	2164	<i>English Bay. St. Pancras Point. Fore. Td.</i>	
<i>Gallovidia Riff. Vrag.</i>	797	<i>af Fyr.</i>	949
<i>Lüderitz Bucht. Angra Riff. Tønde for.</i>	467	<i>Little Metis. Fyr for.</i>	99
<i>Lüderitz Bucht. Robert Hasen. Tdr. for.</i>	1480	<i>Father Point. For. af Fyr.</i>	1016
<i>Empfängniss Buchl. Vrag.</i>	2081	<i>Portneuf-en-bas. Ledefyr t.</i>	98
<i>Cape Colony. Port Nolloth. Taagesign. opret;</i>		<i>Biquette Island. For. af Fyr; midl. Fyr t.</i>	1017
<i>udsat; opret.; Tdr. udl.</i>	948. 1082. 1919. 2106		1661
<i>Saldanha Bay. Vrag.</i>	2263	<i>Saguenay River. »Prince Shoals» Fyrsk.</i>	
<i>Simons Bay. Whittle Upper. Baake for.</i>	2463	<i>ombyt. med Lys- og Klokketn.; Plads;</i>	
<i>Fyr t.</i>	2982	<i>udl.</i>	1242. 1543. 1977
<i>Cape Agulhas S. Klippe fn.</i>	2679	<i>»Prince Shoals» Fyrsk. ombyt.</i>	2761
<i>Cape. Stalwart Point. Gr. rapp.</i>	96	<i>Saguenay River. Lark Islet. Fyr sl.</i>	1921
Azorerne.		<i>Rivière Valin. Ledefyrtaarne for.</i>	253
<i>Ilha do Pico. Porto das Lages. Fyr sl.</i>	1605	<i>»Red Islet» Fyrsk. midl. ombyt.</i>	1301
Bermuda Islands.		<i>»Red Islet» Fyrsk. Betegn.</i>	1920
<i>Ship Channel. Vandstandsmaaler.</i>	721	<i>Cape Dogs. Fyr t.; Taagesign. opret.</i>	1923. 2680
Nord-Amerika.		<i>Rivière du Loup. Fyr for.</i>	2045
Britisk Nord-Amerika.		<i>Hare Island Ø. Middle Bank. Td. for.</i>	468
Labrador.		<i>Morin Shoal. Lystn. for.</i>	2815
<i>Hamilton Inlet. Cuthroat Island. Cuthroat</i>		<i>Goose Cape. Fore. For. af Fyr.</i>	32
<i>Point. Fyr t.</i>	1970	<i>Goose Cape. Taagesign.</i>	2044
		<i>St. Roch Shoals. Td. flyt.</i>	1662
		<i>Traverse of St. Roch. Fyrsk. udl.; om-</i>	
		<i>byt.</i>	1243. 1978
		<i>Traverse of St. Roch. Lystn. udl.</i>	1922
		<i>Travers of St. Roch. »Lower Traverse»</i>	
		<i>Fyrsk. ombyt.</i>	2762

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Halibut Rocks.</i> Klokketn. udl.	102	<i>Pollock Rip Slue.</i> Hindring rapp.; Dybde	
<i>East Penobscot Bay. Isle au Haut Bay.</i> Klippe		aftaget.	1254. 2531
fn.	2529	<i>Pollock Rip Slue.</i> Vrag afm.; bort. 801.	1715
<i>Two Bush Channel.</i> Klippe fn.; do. 2681.	2818	<i>Nantucket Sound. Horseshoe Shoal.</i> Lystn.	
<i>Two Bush Channel.</i> Dybde for.	193	udl.	1188
<i>Vinalhaven Island S. Gr. fn.</i>	2324	» <i>Nantucket Shoals</i> » Fyrsk. Fore. For. af	
<i>Muscle Ridge Channel og Fisherman Pas-</i>		Fyr; for.	421. 1714
<i>sage.</i> Klipper fn.	2819	» <i>Nantucket Shoals</i> » Fyrsk. Dagmærke for. .	2265
<i>Muscle Ridge Channel.</i> Baake opf.; Gr.		<i>Nantucket Sound.</i> » <i>Cross Rip</i> » Fyrsk. midl.	
fn.	103. 194	ombyt.; udl.	2532. 2685
<i>Sheep Island NØ. Gr.</i>	191	» <i>Cross Rip</i> » Fyrsk. midl. ombyt.	2820
<i>Junken Ledge.</i> Dybde aftag.	191	» <i>Hedge Fence</i> » Fyrsk. midl. ombyt.; udl. .	1928
<i>Rockland Harbor.</i> Gr. fn.	192		2264
<i>Camden Harbor. Northeast Ledge.</i> Klokke-		<i>Nantucket Island. Nantucket Harbor.</i> Klokke-	
tn. flyt.	1713	tn. flyt.	899
<i>Hurricane Sound.</i> Gr. fn.	2326	<i>Vineyard Sound.</i> » <i>Hedge Fence</i> » Fyrsk.; Un-	
<i>Fox Islands Thorofare.</i> Gr. fn.	33	dervands Taagesign.	37
<i>Sheepscoot River. Sassanoa River. Great Hell</i>		Lystn. og Klokketn. udl.	900
<i>Gate Passage. The Boilers.</i> Baake opf. . .	319	<i>Nobska Point.</i> Lystn. udl., Klokketn.	
<i>Sassanoa River. Robin Hood Cove. Blacksmith</i>		flyt.	1986
<i>Shop Ledge.</i> Baake opf.	34	<i>Menemsha Harbor.</i> Fyr t.	901
<i>Hendricks Harbor. Nicks Ledge.</i> Baake opf.	952	<i>Thirteen-foot Spot.</i> Td. for.	1022
<i>Hendricks Harbor. Marrs Ledge.</i> Baake opf.	1021	» <i>Sow and Pigs</i> » Fyrsk. atter udl.	105
<i>Sassanoa River. Upper Hell Gale.</i> Tdr. ind.	1302	<i>Buzzards Bay.</i> Dybde aftag.; Tdr. udl. .	1023. 2328
<i>Kennebec River. Townsend Gut. Cameron</i>		<i>Buzzards Bay. Sippican Harbor. Mendells</i>	
<i>Potnl.</i> Baake for. Farve.	1020	<i>Rock.</i> Td. udl.	1716
<i>Booth Bay. Fisherman Island Passage.</i> Klippe			
rapp.	800	Rhode Island.	
<i>Casco Bay. Great Chebeague Island. Uncle</i>		<i>Narragansett Bay. Eastern Passage. Coal Mine</i>	
<i>Jack's Ledge.</i> Td. udl.	1820	<i>Rock.</i> Td. flyt.	472
<i>Diamond Island Passage. Little Diamond</i>		<i>Mount Hope Bay.</i> For. i Afm.	726
<i>Southeast Shoal.</i> Td. udl.	1819	<i>Rose Island.</i> Baake midl. ombyt. med Td.;	
<i>Portland Harbor.</i> Tdr. for, Ankerpl. udl. . .	2108	Baake bort., Td. udl.	902. 1821
<i>Brooklyn Ledge.</i> Td. udl.	723	<i>Newport Harbor.</i> Rende gravet.	1547
» <i>Cape Elizabeth</i> » Fyrsk. atter udl.	531	<i>Brenton Cove.</i> Klippe bort.	1548
		<i>Newport Harbor. Brenton Cove.</i> Gr. bort.;	
Massachusetts.		Td. ind.	1717
<i>Merrinac River. Salisbury Beach.</i> Ledefyr		<i>Western Passage. Dutch Island.</i> Fyr for.	2109
flyt.	856	<i>Western Passage. Patience Island.</i> Klokk-	
<i>Cape Ann.</i> Td. udl.	1927	ketn. udl.	954
<i>Gloucester Harbor. Elisha Ledge.</i> Td. ind. . .	36	<i>Watch Hill.</i> Taagesign. opret.	634
<i>Boston Bay.</i> Tdr. flyt.; udl.	1083. 1546	<i>Providence River.</i> Tdr. flyt.	1303
<i>Minots Ledge Ø.</i> Undervandsklok. udl. . .	2929	<i>Point Judith.</i> Lystn. flyt.	38
<i>Boston Harbor. The Narrows.</i> Tdr. flyt. . .	725. 857		
<i>Wollaston Channel.</i> Ledebaaker opf. . . .	858	Long Island Sound.	
<i>Broad Sound.</i> Gr.	1608	<i>Gardiners Bay. Great Peconic Bay. Rodgers</i>	
<i>Broad Sound.</i> Vrag uskadl.	195	<i>Rock.</i> Td. udl.	1929
<i>Hingham Bay.</i> Tdr. udl.	2682	<i>Gardiners Bay. Sheller Island Sound.</i> Lystn.	
» <i>Boston</i> » Fyrsk. midl. ombyt.	1609	udl.	859
<i>Plymouth Harbor. Browns Bank.</i> Fyr t. . . .	532	<i>Phum Island.</i> Dybde.	2984
<i>Plymouth (Gurnet).</i> Fy. Taagesign. opret. . .	104		
<i>Cape Cod Bay. Sandwich.</i> Klokketn. udl. . .	2589	Connecticut.	
<i>Nantucket Sound.</i> Vrag afm.; bort. . . . 1411. 2327		<i>Long Island Sound. Fishers Islands. Silver</i>	
Vrag; afm.	2530. 2590	<i>Eel Pond.</i> Tdr. ind.	1189
Vrag afm.	2683	<i>New London Harbor.</i> Fyr fejl Lysvink.; i Or-	
<i>Nantucket Sound. Pollock Rip.</i> Td. udl.; for.	2326	den.	320. 635
	2983	Vrag afm.; bort.	587. 860
» <i>Pollock Rip</i> » Fyrsk. V. Hindring rapp. . .	2684	<i>Southwest Ledge.</i> Fyr sl.; Midl. Fyr t.;	
» <i>Pollock Rip Shoals</i> » Fyrsk. midl. ombyt.;		Fyr t.	257. 1147. 2591
udl.	953. 1410	» <i>Cornfield Point</i> » Fyrsk. midl. ombyt.	1718
<i>Pollock Rip Slue.</i> For. i Afm.; do. . . . 35. 373		<i>Long Island Sound. Branford Reef.</i> Fyr t.,	
<i>Pollock Rip Slue.</i> Tdr. udl.; flyt. . . . 586. 724		Lystn. ind.	2110

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>New Haven Harbor.</i> Lystn. udl.; Plads	636	» <i>Five Fathom Bank</i> » Fyrsk. atter udl.	196
<i>New Haven Harbor.</i> Vrag afm.; borttag.	1304	<i>Five Fathom Bank.</i> » <i>Northeast End</i> » Fyrsk.	
	1482	for.....	535
<i>Rowayton Harbor.</i> <i>Five Mile River.</i> Tdr. udl.	473	» <i>Northeast End</i> » Reservefyrskib. Under-	
<i>Five Mile River.</i> Lystn. udl.	1305	vandstaagesign.	728
New York.			
<i>Long Island Sound.</i> <i>Huntington Bay.</i> <i>North-</i>		Delaware Bay.	
<i>port Bay.</i> Tdr. udl.	1148	Fyrskibes Reservetangesignal	1026
<i>Matinicock Point Shoal.</i> Lystn. udl.	2468	Td. til Prøvefart udl.	2821
<i>Mill Creek.</i> Td. udl.	955	<i>Cape May Channels.</i> For. i Afm.	374
<i>Port Chester Harbor.</i> Fyr t.	1306	» <i>Overfalls</i> » Fyrsk. Fore. For. af Fyr.; midl.	
<i>South Nonations Reef.</i> Td. udl.	861	ombyt.	476. 1025
<i>New Rochelle Harbor.</i> <i>Aunt Phebe Rock.</i>		<i>Harbor of Refuge.</i> Fyr for.	729
<i>Klokketn.</i> udl.	588	Fyrs Lysvinkel	2113
<i>Long Island.</i> <i>Jamaica Bay.</i> Lystn. udl.	2266	Taagesign. for.	2330
<i>Long Island Sound.</i> <i>Willels Point.</i> Fort Tollen.		<i>Broadkill River.</i> Baake bort., Baake opf.	803
Tdr. ind.	474	<i>Miah Maull Shoal.</i> Lystn. udl.; ind.; udl.;	
<i>East River.</i> <i>Great Mill Rock.</i> Vrag afm.; bort.	1412	midl. Fyr t.; Fyr for; 41. 323. 730. 1485.	2268
	1549	<i>Elbow of Cross Ledge.</i> Lystn. flyt.	1826
	2930	<i>Leipsic River.</i> Ledefyr t.	1988
<i>Newton Creek.</i> Td. udl.	1084	Delaware River.	
<i>Hudson River.</i> <i>Upper Anchorage.</i> Td. flyt.	2469	For. i Afm.	1486. 1989
do.	1822	Midlertidig For. i Afm.	863
<i>Saugerties Fyr.</i> Tangesign. opr.	1930. 1987	<i>Ready Island.</i> Fyr for.	2690
<i>Piermont.</i> Td. udl.	1931	<i>Finns Point.</i> Fyr t.; Karakter; for. 731. 1024.	2689
<i>New York Upper Bay.</i> Vrag afm.; bort.	2320	<i>Christiania og Edgemoor.</i> Fyr sluk.	637
<i>Gorvanus Flats.</i> Lystn. udl. til Forsøg.	2686	<i>Bellevue.</i> Ledefyr t.	637
<i>Greenville Piers Channel.</i> Lys-Fløjte- og	322	<i>Bellevue.</i> Ledefyr for.	2822
Undervandsklokketn. udlagte; Beligg.	1610	<i>Cherry Island.</i> Ledefyr for.	1191
	1721	<i>Schooner Ledge.</i> Ledefyr flyt.	1307
<i>Greenville Piers Channel.</i> Klokketn. udl.	1823	<i>Horseshoe East Group.</i> Ledefyr. Fyr for.	732
<i>Robbins Reef.</i> Lystn. udl. til Forsøg; ind.;	106	Delaware.	
atter udl.; ind.; udl. 802. 1190. 1483.	2931	» <i>Fenwick Island Shoal</i> » Fyrsk. Fore. Flytn.;	
<i>Kill van Kull.</i> <i>Elizabethport South Channel.</i>	1550. 1824	flyt.	1724. 2470
Tdr. udl.	1720	Virginia.	
<i>New York Lower Bay.</i> Vrag afm.; do.; bort.	956	» <i>Winther Quarter Shoal</i> » Fyrsk. N. Vrag	
	2985	»delagt.	107
<i>West Bank.</i> Td. udl.; Klokketn. udl.	2111	» <i>Winter Quarter Shoal</i> » Fyrsk. midl. ombyt.;	1725
<i>West Bank.</i> Tangesign. for.; for.	2112	Fore. Flytn.; flyt.	1726. 2471
<i>Coney Island Channel.</i> Lystn. og Klokke-	1722	<i>Hog Island S.</i> Vrag bortsprængt.	42
tønde udl.	2592	Chesapeake Bay.	
<i>Southwest Spit.</i> Lys og Klokketn., udl. til	39	Lys-, Fløjte- og Undervandsklokketn. udl.	2331
Forsøg	1719	Lystn. udl.; Plads	1728. 1832
<i>Sheepshead Bay.</i> Lys- og Klokketn. udl.	1933	Skydeøvelser	1933
<i>Rockaway Inlet.</i> Lys- og Klokketn. ind.	376	Vrag eller Hindring	376
<i>Rockaway Point.</i> Lystn. udl.	375	<i>Cape Charles Fyr S.</i> Vrag; sprængt; afm.	2229. 2472
<i>New York Lower Bay.</i> <i>Ambrose Channel.</i> For.	2691	» <i>Cap Charles</i> » Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	1365. 2691
i Afm.; do.; Lyst. udl.	1990	» <i>Cape Charles</i> » Fyrsk. Fore. Flyt.; Flytn. ud-	
<i>Ambrose Channel.</i> Lystn. ombyt.	43	sat.	1727. 1990
» <i>Fire Island</i> » Fyrsk. midl. ombyt.; udl. 957.	2332	<i>Middle Ground.</i> » <i>85 Foot Channel</i> » Fyrsk. udl.	43
New Jersey.			
<i>Kill van Kull.</i> Hindring	258	<i>Middle Ground North End.</i> Lys-, Fløjte- og	
» <i>Ambrose Channel</i> » Fyrsk. udl.	536	og Undervandsklokketn. udl.	2332
» <i>Sandy Hook</i> » Fyrsk. ind.	2688	» <i>Tail of Horseshoe</i> » Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	536
» <i>Scotland</i> » Fyrsk. midl. ombyt.; udl.	321	<i>Hampton Roads.</i> <i>Old Point Comfort.</i> Taage-	
<i>Barneгат NØ.</i> Vrag; uskadelt.	2687	sign. opr.	1827
<i>Barneгат.</i> Vrag afm.; Lystn. ikke udl.	2687		
<i>Little Egg Inlet.</i> Fyr t.	2688		
<i>Absecon Inlet.</i> Klokketn. flyt.	2687		
<i>Great Egg Inlet.</i> Td. flyt.	2687		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Old Point Comfort</i> . Fyr for.	2823	» <i>Frying Pan Shoals</i> « Fyrsk. NØ. » <i>Cape Look-</i>	
<i>Sewall Point Shoal</i> . Lystn. udl.	1932	<i>out Shoals</i> « Fyrsk. SV. Vrag; do.	377. 478
<i>Elizabeth River</i> . Tdr. udl.	962		
Vrag afm.; borttag.	537. 638		
<i>Sewall Point</i> . Rende gravet og afm.	1551		
» <i>Bush Bluff</i> « Fyrsk. flyt.	1416		
<i>Mobjack Bay</i> . Fyr t.	1150		
<i>Severen River</i> . Td. ind.	1367		
<i>Rappahannock River</i> . <i>Mangoright Bar</i> . For. i			
Afm.	960		
<i>Main Ship Channel</i> . <i>Tangier Island Sound</i> .			
Lystn. udl.	2269		
<i>Potomac River</i> . <i>Coan River</i> . Td. ind.	1480		
<i>Yeocomico River</i> . Td. ind.	1488		
<i>Great Wicomico River</i> . Td. udl.; Plads	804		
	961		
<i>Fleet Point</i> . Fyr for.	197		
<i>Matomkin Point Middle Ground</i> . Fyr t.	2335		
<i>Pessimmon Point</i> . Fyr t.	2333		
<i>Fort Tobacco River Flats</i> . Fyr t.	2334		
<i>Chapman Point Shoal</i> . Td. flyt.	864		
<i>Fort Hunt</i> . Fyr t.	1729		
<i>Anacostia River</i> . <i>Buzzards Point Flats</i> .			
Td. ind.	1255		
<i>Patuxent River</i> . <i>Battle Creek</i> . Td. flyt.	108		
<i>Choptank River</i> . <i>Harris Creek</i> . Tdr. udl.; do.	959		
	2986		
<i>Patapsco River</i> . Vrag	1830		
Vrag afm.	2114		
<i>Bodkin Creek</i> . Td. udl.	1828		
<i>Sparrows Point</i> . Dybde i Løb	1366		
<i>Baltimore Harbor</i> . For. i Afm.	733		
<i>Brewerton Channel</i> . Td. flyt.	1415		
<i>Spring Garden Channel</i> . Td. udl.	1829		
Vrag afm.; bort.	2473. 2692		
<i>Pooles Island Flats</i> . Lystn. udl.	1831		
North Carolina.			
<i>Roanoke Sound</i> . Fyr t.	865		
» <i>Diamond Shoals</i> « Fyrsk. ombyt., Søgelys op-			
hort; Fyr for. ikke.	44. 422. 1027		
» <i>Diamond Shoals</i> « Fyrsk. Beligg.	538		
» <i>Cape Lookout Shoals</i> « Fyrsk. midl. ombyt;			
udl.	539. 589		
» <i>Cape Lookout Shoals</i> « Fyrsk. midl. ombyt;			
udl.	963. 1368		
Taagesignal for.	964		
<i>Beaufort Harbor</i> . Dybde.	2270		
<i>Bogue Inlet</i> . Løb for.	477		
<i>Cape Fear River</i> . For. i Afm.; Vrag afm.	1192		
	2932		
Fyr t. og for.; Belig.	109. 259		
Fyrs. Belig.	1833		
<i>Bald Head</i> . Ledefyr, Dagmærker; Afm. for.	1552		
	2987		
<i>Bald Head Channel</i> . Kløkketu. flyt.; flyt.			
ikke, Fløjtetu. udl.	903. 1028		
<i>Bald Head Channel</i> . Advarsel, Dybde.	1991		
South Carolina.			
<i>Winyah Bay South Jetty</i> . Fyrbaake opf.	866		
<i>Charleston Harbor</i> . Dybde over Vrag; Td. flyt.	2336		
	2933		
<i>Hog Island Shoal</i> . Td. udl.	2693		
<i>Main Channel</i> . For. i Afm.; do.	540. 590		
<i>Main Channel</i> . Fyrbaaker for.	1085		
<i>Lower Middle Ground</i> . Td. flyt.	479		
<i>South Channel</i> . Advarsel.	1992		
<i>Mount Pleasant</i> . Fyr flyt.	1490		
<i>St. Helena Sound</i> . For. i Afm.	1553		
<i>Port Royal Sound</i> . <i>Paris Island</i> . Fyrt. for.			
Farve.	45		
» <i>Martins Industry</i> « Fyrsk. midl. ombyt.	1554		
Georgia.			
<i>Savannah River</i> . Gr. rapp.; Td. ind.	480. 1555		
<i>Cockspur Island</i> . Fyr sl.	1417		
<i>Upper Oyster Rock</i> . Gr. og Baake bort.	1730		
<i>Tybec</i> . Fyr for.	1934		
<i>Sapelo Sound</i> . Td. ind.	2934		
<i>Doboy Sound</i> . Td. udl.; Plads.	1731. 1834		
<i>North Channel</i> . Td. udl.	2935		
<i>St. Simon Sound</i> . <i>St. Simon</i> . Ledefyr, Advarsel	2115		
» <i>Brunswick</i> « Fyrsk. atter udl.	324		
Florida.			
<i>Cumberland Sound</i> og <i>Fernandina</i> . Afm.	2474		
<i>St. Johns River</i> . Lys- og Fløjtetu. Plads og			
Karakt.	110		
<i>St. Augustine Barre</i> . Td. udl.	1732		
<i>St. Augustine Inlet</i> . <i>St. Augustine</i> . Fyr for.	1935		
<i>Mosquito Inlet</i> . Td. flyt.; Fyr for.	1491. 1936		
<i>Cape Canaveral</i> . Fyr for.	1993		
<i>Jupiter Inlet</i> . Fyr for.	1994		
<i>Key Biscayne Bay</i> . <i>Cape Florida Shoal</i> . Fyr			
ødelagt; Tdr. midl. udl.	2694. 2988		
<i>Florida Reefs</i> . Oplysn. om Baaker.	541		
Baaker og Fyr ødelagt; Tdr. udl.	2695. 2824		
Strøm.	1733		
<i>Hawk Channel</i> . Gr. fn.; Baakes Plads			
afm.	1086. 2936		
<i>Bahia Honda Harbor</i> . Tdr. udl.	1151		
<i>Loggerhead Key</i> . Baake ødelagt.	1029		
<i>East Washerwoman Shoal</i> . Fyr ødelg;			
midl. Fyr t.	1835. 1995		
<i>Rebecca Shoal</i> SØ. Gr. rapp.	1308		
<i>Key West</i> . Fyr for.	45		
<i>Key West Harbor</i> . Baaker og Fyr ødelagt;			
Tdr. udl.	2696. 2825		
<i>Key West</i> . <i>Southwest Channel</i> . Gr. fn.	1369. 1556		
<i>Man of War Harbor</i> . Gr. fn.	639		

Vestindien, Meksikanske Bugt.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Forenede Stater i Nord-Amerika.		Morgan Point Channel. Fyr t. 1617	
Florida.		Cedar Bayou. North Jetty. Fyr t. 1618	
<i>San Carlos Bay. Puntarasa.</i> Fyrt. for. Farve; do. 378. 542		<i>Bolivar Point.</i> Fore. For. af Fyr. 424	
<i>Tampa Bay.</i> Ledefyr t. 1836		<i>Galveston Harbor.</i> Lystn. flyt.; For. i Afm. 966 1996	
<i>Hillsboro Bay.</i> Afm. for. 423		<i>Fort Point.</i> Fyr sl. 1837	
<i>Fyr. t.</i> 1492		<i>Pelican Island Shoal. Second Turn.</i> Fyr t. 111	
<i>Tdr. ind.</i> 1734		<i>Galveston.</i> Fyr ødelg., Lystn. sluk. 1939	
<i>Gadsdens Point.</i> Fyr sl. 1611		» <i>Heald Bank</i> « Fyrsk. midl. ombyt. med Lystn. 1370	
<i>St. George Sound. East Pass.</i> Klokketn. udl. 1030		Mexiko.	
<i>East Pass.</i> For. i Afm.; Td. ikke flyt. 2116 2475		<i>Jerez Point.</i> Fyr for. 2117	
<i>Southwest Cape Shoals.</i> Klokketn udl. ... 1557		<i>Tampico.</i> Fyr t. 1418	
<i>Carrabella River.</i> Ledebaaker opf. 2337		<i>Tampico Harbor.</i> Fyr t. 641	
<i>Crooked River.</i> Nyt Fyrt.; Farve; for. ikke; for. 47. 544. 1403. 1612		Fyr ødelagt 2230	
<i>Apalachicola Bay.</i> For. i Belysn. 1735		Gr. findes ikke 868	
<i>West Pass.</i> Klokketn. udl. 543		<i>Vera Cruz. Blanquilla Reef.</i> Fyr atter t. 808	
Alabama.		<i>Roca Partida.</i> Midl. Fyr t. 1838	
<i>Mobile Bay.</i> Dybde aftaget; Dybde ... 540. 867		<i>Campeche. Laguna de Terminos.</i> Lystn. udl. 1310	
<i>Grants Pass.</i> Løb afm. 545		<i>Bay of Campeche Laguna di Terminos.</i> Midl. Led-fyr t. 112	
Mississippi.		<i>Jucatan. Sisal.</i> Fyr for. 1033	
<i>Horn Island Pass.</i> Tdrs. Plads. 1613		<i>Yalkuhu Point.</i> Midl. Fyr t. 1619	
<i>Sunken Breakwater.</i> Tds. Belig. 1736		<i>Campeche Bank. Madagascar Reef N.</i> Rev rapp. 1032	
<i>Mississippi Sound. Pass Christian.</i> Baaker borttaget. 904		<i>Murgeres Harbor. Beckel Rock.</i> Banke ødelagt. 2595	
<i>Gulfport Channel.</i> Fyr ødelg. 2476		<i>Ascension Bay.</i> For. i Afm. 642	
<i>Gulfport Harbor.</i> Td. udl. 2826		<i>Ascension Bay. Allen Point.</i> Fyr midl for; i Orden. 809. 1311	
Louisiana.		Fyr midl. for.; normalt. 1419. 2392	
<i>Lake Pontchartrain. Pass Manchac Barre.</i> Fyr t. 805		<i>Chinchorro Bank. North Cays.</i> For. af Fyr; for. 547. 1309	
<i>Mississippi River. South Pass.</i> Sejlansvising; do.; Fyr tændt. 591. 736		Guatemala.	
<i>Tdr. midl. udl.</i> 2697		<i>Honduras Bay.</i> Gr. fn. 1998	
<i>Southwest Pass.</i> Fyr t. 905		<i>Grand Cayman. Gun Bluff.</i> Fyr t. 1088	
<i>Southwest Pass Fyr.</i> Beboelseshuse opf. 1152		<i>Cape Three Points.</i> Fyrs Plads; do. 548. 1839	
<i>Southwest Pass.</i> Tdr. ind. udl. 481. 1937		<i>Routan Island. Cozen Hole og Red.</i> Fyrs Belig. 1256	
<i>Trinity Shoal.</i> Lystn. ind. 965		<i>Truzillo.</i> Dybde aftaget. 967	
<i>Sabine Pass.</i> Ledefyr t.; do. 640. 906		Nicaragua.	
<i>Fyr t.; flyt.</i> 806. 1031		<i>Mosquito Channel.</i> Gr. 1371	
<i>Sabine Inner Pass.</i> Ledefyr t. 907		Costa Rica.	
<i>Sabine Bank.</i> Klokketn. udl. 2937		<i>Port Limon. Grape Cay.</i> Fyr t. 2477	
Texas.		Panama.	
<i>Sabine Pass. Port Arthur Canal.</i> Fyr t.; Plads 807 908		<i>Colon Harbour.</i> For. i Afm. 1087	
<i>Galveston Bay. Texas City Channel.</i> Fyr ødelagt; t.; do.; do. 260. 1614. 1615. 1616		<i>Colon.</i> Fyr t., Løb 2593	
<i>Texas City Channel.</i> Fyr ødelagt; Td. udl. 1938. 1997		<i>Porto Bello. Salmedina Bank.</i> Lys- og Fløjte-tønne udl. 2594	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Colombia.		Haiti.	
<i>Carlagera.</i> Fore. Flytn. af Fyr.....	737	<i>Port au Prince</i> Havn. Dybde aftag.....	325
Fyr flyt.; do.; for.....	1312. 1494.	<i>Auz Cayes Harbour.</i> Vrag; findes ikke	1194. 1621
Fyrs Karakter.....	2338	Porto Rico.	
<i>Santa Marta Harbour.</i> For. i Afm.....	1768	<i>Ponce Harbor. Tasmanian Shoal.</i> Klokketn.	
Venezuela.		flyt.....	1153
<i>La Guayra.</i> Fyr sluk., Vrag afm.....	909	<i>Pastillas Harbor.</i> Afm.....	2939
Store Antiller.		<i>Port Yabucoa.</i> Afm.....	2938
Cuba.		<i>Humacao Harbor. Parse Shoal.</i> Td. udl....	1421
<i>Cardenas Bay. Piedras Cay.</i> Fyr t.; do....	379	<i>Fajardo Harbor.</i> Td. udl.....	1314
Gr. rapp.....	1495	Klipper.....	1737
<i>Coroal Bay.</i> Gr. fn.....	1313	<i>San Juan Harbor.</i> Fortøjt. udl., Tdl flyt.;	
<i>Nipe Bay.</i> Afm. for.....	1313	do.....	1372. 1622
<i>Cayo Ca man Grande de Santa Maria.</i> Fyr t.	2339	<i>Mona Passage. Tourmaline Reef.</i> Tdr. udl.	2989
<i>Santa Cruz del Sur. Cuatro Reales Channel.</i>		Bahama Islands.	
Afm.....	380	<i>Great Bahama Bank. North Bemini Island N.</i>	
<i>Jardiniers Bank. East Guano Cay.</i> Fyr t....	2827	Vrag.....	199
<i>East Guano Cay.</i> Midl. Fyr t.....	1940	<i>New Providence Island. East Point.</i> Fyr t.;	
<i>East Rock.</i> Fyr t.....	2878	for.....	854. 2647
<i>Cape San Antonio.</i> Gnisttelegrafstation.....	425	<i>Grand Turk Island.</i> Td. udl.....	48
Jamaica.		Smaa Antiller.	
<i>Port Antonio. Grunt Rocks.</i> Baake opf....	1193	<i>Grenada. St. George Harbour.</i> For. i Afm...	687
<i>Falmouth Harbour.</i> Ledelinie uanvendelig..	1420	Curacao.	
<i>Port Royal.</i> For. i Afm.....	198	<i>Willemstad.</i> Gnisttelegrafstation opret.....	1885

VII.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

{Engelsk Guyana.		<i>Cape Guaratiba.</i> Fyr t.....	643
<i>River Berbice.</i> Fyrsk. ind, Fyr t.....	1195	<i>Santos.</i> Lystn. udl., For. i Afm.; do... 261.	426
Brasilien.		Vrag bort.....	2271
<i>Amazon. Frechas Island.</i> Fyr sl.....	1886	<i>Lage di Santos.</i> Fyr t.; Lysvinkel..	644. 1840
<i>San Marcos Bay. Meio Bank.</i> Tds. Plads;		<i>Queimada Grande Island.</i> Fyr t.....	2231
Lystn. udl.....	1738.	<i>Caiova Island.</i> Fyr t.....	114
<i>Maranham. Barreirinhas.</i> Fyr t.....	1990	<i>Sao Francisco. Samidoro Point.</i> Fyr t.; Op-	
<i>Paranahyba.</i> Lystn. udl.....	200	lysn.....	1196. 1423
<i>Camocim</i> Havn. Lystn. udl.....	113	<i>Rio Grande do Sul.</i> Dybde.....	2046
<i>Ceara. Tapage (Itapage) Point.</i> Fyr t.....	2478	Vandst.....	2879
<i>Rocas Reef.</i> Fyr for.....	482	For i Afm.....	810
<i>Rio Grande do Norte.</i> Fyrs Belig.....	483	<i>Albardao Kyst.</i> Fyr t.....	2766
<i>Pernambuco. English Bank.</i> Afm. for.....	1315	<i>Albardao.</i> Fyr t.....	1424
<i>Bahia. Point San Antonio.</i> Løb farligt.....	1623	Uruguay.	
<i>San Antonio Bank.</i> Lystn. udl.; midl.		<i>Rio de la Plata. Maldonado Bay. Gorriti Is-</i>	
ombyt.....	201.	land NØ. Gr. tiltag.....	2479
<i>Espiritu Santo Bay. Port Victoria.</i> Dybde.		»English Bank« og »Panela Rock« Fyrsk.	
Lodser.....	1769	Bifyr t.....	1373
<i>Rio de Janeiro.</i> Undervandsklokke udl....	2340	»Banco Inglés« Fyrsk. Undervandstange-	
<i>Negra Point.</i> Fyr t.; midl. sl....	1422. 1739	sign.....	2480
<i>Ilha Grande Bay. Port Angra dos Reis</i> og		<i>Brava Point S.</i> Gr. Belig.....	2940
<i>Jacuacanga Bay.</i> Afm. for.....	1316	<i>Brava Point S.</i> Gr.....	1667

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Sari</i> . Midl. Lystn.	430	<i>Kamicic</i> ØSØ. Gr.	53
<i>Molfetta</i> . Fyr for.	2006	<i>Incoronata Insel</i> SV. Gr.	431
<i>Punta della Maestro</i> . Lys- og Fløitetn. udl.	2235	<i>Sebenico N. Trebocconi</i> . Havnefyr t.	2654
<i>Manfredonia</i> . Mole forl., Fyr flyt.	209	<i>Kanal von Sebenico</i> . <i>Krapanj</i> . Baake opf.	2486
<i>Ortona</i> . Vrag.	429	<i>Lavasa Insel</i> SV. Gr.	387
<i>Ancona</i> . Fyr for.	552	<i>Bai von Trau</i> . <i>Bucht Saldon</i> . <i>Ciprian</i> . Fyr flyt.	1847
Dybde aftag., Mole bygges.	1096	<i>Øen Solta</i> . <i>Stomorska Bucht</i> . Fyr t.	1773
<i>Porto-canale di Fano</i> . Havnearbejder	51	Pynt <i>Livka</i> . Fyr t.	1892
<i>Vesenatico</i> . Fyr sluk.	2274	<i>Lesina</i> . <i>Kap Pellegrino</i> . Fyr t.	2176
<i>Servia</i> . Fyr for.	2174	<i>Lissa V. Comisa</i> . Midl. Fyr. t.	2236
<i>Porto Corsini</i> NØ. Vrag.	692	<i>Curzola N. Prigradica</i> . Fyr flyt.	2833
<i>Porto di Chioggia</i> . Fyr for.	1259	<i>Kanal von Sabbioncello</i> . <i>Sestrice (Due Sorelle)</i> Signalst. nedlagt.	1433
<i>Chioggia</i> . Fyr t.	1378	<i>Mezzo Meleda</i> . Fyr for.	1262
<i>Porto del Lido</i> . Fyr t. til Forsøg; sluk.	1204. 1260		
Tdr. midl. udl.; Uldybning.	1740. 2944		
<i>Veneto Munding</i> . Øvelser med Undervandsbaade.	1203		
Skydeøvelser; ophørt.	1379. 1502		
Østerrig-Ungarn.		Grækenland.	
Fyr tændt.	2832	<i>Naupacte (Lepanto)</i> . Fyr t.	336
Lænding af Havnefyr.	2175	<i>Mandri Channel</i> . <i>Ergasteria Bay</i> . Vrag afm.	1627
Øvelser med Undervandsbaade.	693		
<i>Triest</i> . Ankring forbudt.	2396	Tyrkiet.	
Fyr sl.	1890	<i>Psara</i> . <i>Kokino Pulo</i> . Fore. Td. af Fyr.	1943
<i>San Marco</i> . Fyr t.	335	<i>Psara</i> . Fyr t.	2770
<i>Volf von Triest</i> . <i>Capodistria</i> . Havnefyr t.	2992	<i>Bosporus</i> . <i>Seraglio Bank</i> . Vrag; bort. 1893.	2351
<i>Strien</i> . <i>Isola</i> . Mole forl., Fyr flyt.	2881	<i>Yeni Kioi Bank</i> og <i>Umur Bank</i> . Oplysn. om Fyr.	1504
<i>Pola</i> . Hindringer for Skibsfart.	2705		
<i>Pola</i> . Lystn. flyt.; do.	1156	Bulgarien.	
<i>Pola</i> . <i>Cap Compare</i> . Bifyr.	2346	<i>Varna</i> . Fyr sluk.	2275
<i>Porer</i> . Fyr for.; do.	2539. 694	<i>Donau</i> . <i>Polunochnoe (Midnight)</i> Munding. Afm. for.	1741
<i>Kap Promontore</i> . <i>Porer</i> . Afm. for., Vrag; bort.	1380. 1772		
<i>Kap Promontore</i> . <i>Porer</i> . Afm. for.	1625	Rusland.	
<i>Volf von Fiume</i> . <i>Ika</i> . Fyr for.	1261	Fyrskibes Farve.	553
<i>Martinscica</i> . Mole ødelg.	1563	Isbryderes Virksomhed.	2771
<i>Fiume</i> . For. i Afm.	210	<i>Odessa NV</i> . <i>Grigorevka</i> . Landmærke.	433
<i>Veglia</i> . <i>Bucht Stipana</i> . <i>Silo</i> . Havnefyr t.	2397	<i>Bug-Dnieper-Liman</i> . Lystn. ind.	2540
<i>Vherso</i> . <i>Kanal von Veglia</i> . <i>Caisole</i> . Havnefyr t.	2652	<i>Chablovski</i> . Ledefyr t.	1381
<i>Quarnerolo</i> . <i>Veglia</i> . Fortøjt. udl.	2120	<i>Bug</i> . <i>Khablova</i> . Fyr for.	1671
<i>Forlaccia</i> . <i>Crkvenica Kanal</i> . Afm. for.	2119	<i>Kherson Bay</i> . <i>Odessa Bank</i> . Lys- og Klokketonde udl.; do.	1848. 2177
<i>Kanal Morlaccia</i> . <i>Zengg</i> . Mole bygget.	872	<i>Tendra S</i> . Vrag.	2946
<i>Quarnero</i> . <i>Pericolosa</i> . Midl. Fyr. t.	1891	<i>Djarylgatsch Bugt</i> . <i>Skadovsk</i> . Dybde.	1382
<i>Lussin</i> . <i>Neresine</i> og <i>Lussin grande</i> . Tdr. udl.	2882	<i>Krim</i> . <i>Karadzha Bay</i> . Ledebaaker ødelg.	1672
<i>Vrboska</i> . Havnefyr t.	2883	<i>Lukul</i> . Tdr. udl.	873
<i>Remuda</i> . <i>Kamenjak</i> . Fyr t.	1774	<i>Sevastopol</i> . For. i Afm.	740
<i>Remuda</i> . <i>Bucht Loza</i> . Fyr t.	2398	<i>Sevastopol</i> . Telegrafkabel.	434
<i>Krijal (S. Ciriaco)</i> . Havnefyr t.	2653	<i>Sevastopol</i> . Tdr. udl.	54
<i>Sto</i> . <i>Bucht Siroka</i> . Havnefyr t.	2390	<i>Sevastopol</i> . Skydeøvelser.	1383
<i>Kanal von Zara</i> . <i>Melada</i> Ø. Gr. fn.	2007	<i>Kazach Bay</i> . Ledebaaker opf.	1849
<i>Uglian</i> . Pynt <i>San Pietro</i> . Fyr ødelg.	271	<i>Alushta</i> . Fyrs Lysvinkel for.	337
<i>Kanal von Mezzo</i> . <i>Uglian V</i> . Gr. fn.	1503	<i>Kertch Stræde</i> . Fyrsk. flyt., Tdr. udl.	272
<i>Eso</i> . <i>Komasevo</i> . Havnefyr t.	2400	<i>Mary Magdalene Rock</i> . Baaker opf., Tdr. udl.	2350
<i>Kanal Pasman</i> . <i>Pasman</i> . Fyrs Lysvinkel.	2487	<i>Kertch—Jenikale Stræde</i> . Fore. For. af Afm.	1434
<i>Pakostane</i> . Fyrs Lysvinkel.	2488	<i>Kertch—Jenikale Channel</i> . Telegrafkabel flyt.	1776
<i>Pakostane</i> . Fyr t.	432	<i>Kertch Stræde</i> . <i>Cape Yenikale</i> Ø. Gr. afm. borttag.	2601. 2945
<i>Tkon</i> . Havnefyr t.	2349	<i>Kamuish Burnu</i> og <i>Cape Pavlovski</i> . Fyr t.; Baake opf.	1097. 1505
<i>S. Filippo e Giacomo</i> . Havnefyr t.	2347		
<i>Incoronata Kanal</i> . <i>Rasip Mali Eiland</i> SØ. Gr.	386		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Kamuish Burnu. Fyr for</i>	1775	Ægypten.	
<i>Azovske Hav. Genichesk. Beriuch Spül. Gr. afm</i>	1777	<i>Port Said. Fyr sluk</i>	3
<i>Mariupol. For i Belysn.</i>	911	<i>Alexandria. Fore. Slukn. af Fyr, For. af Lystn.</i>	26
<i>Mariupol. Zintzev. Fyr for</i>	1564	<i>Fore. For. af Signaler</i>	4
<i>Taganrog Bugt. Jeisk N. Lystn. udl.</i>	2655	<i>Great Pass. Gr.</i>	4
<i>Taganrog Bugt. Vrag Afm. for</i>	2541		
<i>Aklar Bay. Gr.</i>	2178	Tunis.	
<i>Sorte Hav. Anapa. Fyr t.; sluk.</i>	2772. 2947	<i>Sfaz. Belysn. og Afm.</i>	11
<i>Novorossisk. Sudzhuk Point. Lystn. ind.; udl.</i>	1435. 2834	<i>La Goulette. Telegrafkabel afm.</i>	5
<i>Dzhubg. Gr. fn.; Td. udl.</i>	1850. 2948	<i>Bizerte. Belysning for.</i>	10
<i>Tuapse. Fyr t.</i>	912	<i>Lystn. ind., Fyr t.</i>	2
<i>Poti. Fyr sluk</i>	491		
<i>Batum. Chorokh River. Baake odelagt.</i>	1318	Algier.	
		<i>Bône. Fortøjt. udl.</i>	26
Lilleasien.		<i>Cap Azin. Gr. fn.</i>	27
<i>Smyrna. Yeni Kale. Sømner udl.</i>	2121	<i>Golfe de Bougie. Ile Mamsouria. Gr. fn.</i>	18
<i>Skoepa Bay. Dybde aftaget</i>	595	<i>Pointe Messia. Gr. fn.</i>	21
		<i>Oran. Td. flyt.</i>	13
Cypern.		<i>Fortøjt. ind.</i>	18
<i>Larnaka. Belysn. for.</i>	2835	<i>Mers el Kebir. Lystn. udl.</i>	13
		Marokko.	
Syrien.		<i>Mellila. Cabo Tres Forcas. Midl. Fyr t.; Karakter</i>	2542. 26
<i>Beirut. Vragtn. ind.</i>	1565	<i>Tanger. Fyr t.</i>	4
		<i>Tanger Bay. Gr.</i>	17

IX.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Røde Hav.		<i>Owyombo River. Baake opf.</i>	10
<i>Yenbo. Baaker opf.</i>	2543	<i>Kilifi River. Baake opført</i>	5
<i>Jidda. Tdr. forsvundet</i>	339	<i>Kilindini Harbour. Fyr t.</i>	18
<i>Kalat el Banna. 1 Revs Belig., Landmærke.</i>	123	<i>Pemba Island. Port George. Afm.</i>	7
<i>Port Sudan. Wingate Reefs. Baaker opført; do. Fyr regelm.</i>	596. 1158	<i>Chaki Chaki Bay og Weti Harbour. Gr. tiltag</i>	24
<i>Baakes Plads</i>	1673	<i>Tysk Øst-Afrika. Wami. Td. udl.</i>	15
<i>Canale di Massaua. Gr. findes</i>	122	<i>Zanzibar Island. Zanzibar Harbour. Vrag afm.</i>	25
<i>Massaua. Black Peak. Baake opf.</i>	2008	<i>Zanzibar. Konsulats Beligg.</i>	7
<i>Dohrab Island NØ. og Kamaran Island V. Gr.</i>	1205	<i>Mafia. Tirene Riff og Kelindoni Red. Tdr. udl.</i>	13
<i>Somaliland. Brama Ankerpl. Baaker opf.</i>	1742	<i>Kiliman River. Fyr t.</i>	3
<i>Perim Island. Bestemm. for Natsign.</i>	340	<i>Portugisisk Øst-Afrika. Bahia de Lourenco Marques. Ihaca. Fyr for.</i>	2
<i>Perim Harbour. Fortøjt. udl.</i>	436	<i>Polana Kanal. Uddybn.</i>	2
		<i>Delagoa Bay. Gr. findes ikke</i>	21
Gulf of Aden.		<i>Delagoa Bay. Lorenzo Marques. Oplysn.</i>	21
<i>Aden Outer Harbour. Losseplads</i>	1779	<i>Bahia de Lourenco Marques. Fyr for., Gr. Afmærkning</i>	10
<i>Aden Harbour. Lystn. udl.</i>	124	<i>Beira. Dybde</i>	16
<i>Uddybning</i>	817	<i>Zulu Land. Point Durnford. Obelisker rejst</i>	20
<i>Aden Fyrsk. ombyt. med Lystn.</i>	1743	<i>Port Natal. For. af Fyr og Afm.</i>	21
<i>Elephant's Back. For. af Fyr; do.</i>	S74. 1159		
		Madagascar.	
Afrika.		<i>Nosy Iranja. Fyr t.; Fyrt. Farve; Oplysn.</i>	6
<i>Ozi River. Kipini. Fort findes ikke</i>	2707		1436. 28
<i>Formosa Bay. Gr. fn.</i>	597		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Banka N. Klabatbaai.</i> Td. for.; flyt...	1857	China.	
	2354	<i>Macao.</i> Gr. tiltaget.....	1047
<i>Klabatbaai.</i> Rev afm.; Oplysn. Sten fn.;		<i>Canton River. Back Reach.</i> Taimel. Fyr for.	1048
For. i Afm.; Tdr. udl. 1045. 1208.	2127	<i>Wan mun</i> Baake. Fyr for.....	1859
	2277	<i>Hongkong Harbour.</i> Fortøjtn. udl.....	345
<i>Banka NØ. Soengei Lial.</i> Sten fn.....	2186	Fore. Belysning; Fyr t.....	1782. 2013
<i>Banka NØ. Soengai Lial</i> Red. Td. udl.	2838	<i>Cust Rock.</i> Lystn. udl.....	2356
<i>Banka Ø.</i> Rev fn., Lystn. fl.; do. 1509.	1780	<i>Chinsalchui Point.</i> Fyr for.....	2840
<i>Banka Stræde. Tg. Kalean.</i> S. Ankring forb.	1324	<i>Hai Tan Strait</i> S. Gr. rapp.....	1102
<i>Lingga</i> Arkipel. <i>Pollux Klip.</i> Dybde....	2402	<i>Meichen Sound.</i> Klippe fn.....	2546
<i>Billiton V. Straat Mendanau.</i> Gr. fn.; do.	1896	<i>Min Flod.</i> Dybde aflag.; tiltag.....	1049. 1675
	2125	<i>Wen Chau Bay. Shroud Island.</i> Fyr t.....	59
<i>Batoe Toekoe.</i> Td. flyt.....	2126	<i>Bullock Harbour.</i> Braad rapp.....	2955
<i>Billiton Ø. S. Linggang.</i> Rev fn.; Dybde 1101.	2953	<i>Nimrod Sound.</i> Gr.....	2956
<i>Melidang (Meleidong)</i> Red. Sten fn....	277	<i>Yang Tse Kiang. Steep Island.</i> Fyr midl. for.;	
<i>Java So. Arnemuidendroogte.</i> Fyr t.....	747	i Orden.....	1897. 2606
<i>Java N. Indramajoe</i> Red. Tdr. findes ikke..	600	<i>Tungsha Channel.</i> Advarsel.....	819
<i>Boompjes Eiland.</i> Fore. For. af Fyr...	2491	<i>Tungsha Channel.</i> Tdr. ind.....	2129
<i>Cheribon.</i> For. i Afm.....	2184	<i>Tungsha</i> Fyrsk. midl. ombyt.; udl. 126.	497
<i>Bantjar</i> Red. Gr. fn.....	273	<i>South Channel.</i> Td. for.....	2409
<i>Soerabaja.</i> Lystn. Plads.....	341	<i>Tsung Ming Crossing.</i> Afm. for.....	1783
<i>Soerabaja.</i> Lystn. udl.....	2183	<i>Wusung River.</i> Ledelinie for.....	346
<i>Soerabaja.</i> Td. ind.; do.....	2053	<i>Wusung River. South Bank.</i> Advarsel,	
	2352	Gr. tiltaget.....	2057
<i>Soerabaja.</i> Lodsfyrskib flyt.....	274	<i>Gough Island. Astraea (Junk) Channel.</i>	
<i>Soerabaja.</i> Lodssignal.....	390	Løb afm.; Ledemærker.....	2058. 2357
<i>Soerabaja. Westgat.</i> Dybde.....	1855	<i>Shanghai.</i> Nat Tidsignal.....	2957
<i>Westervaarwater.</i> Lystn. flyt.....	2950	<i>Kiautschou Buchl. Süd Flach.</i> Td. ind....	60
<i>Hoek Bedoelan (Grinting).</i> Gr.....	2182	<i>Tsingtau.</i> Tidsignal.....	918
<i>Java Ø. Straat Bali.</i> Tdr. for.....	2276	<i>Oen Arkona.</i> Fyr for.....	1898
<i>Banjoewangi</i> Red N. Tdr. udl.....	1567	<i>Wei Hai Wei.</i> Ankerpl. Lystn. for.....	1861
<i>Bansering.</i> Fyrs Lysvink.....	1567	Vrag forsvundet.....	1900
<i>Borneo S. Tg. Sambar.</i> Udlæg. af Fyrsk. og		<i>Pe Chili Stræde. Miao Tau Group. North</i>	
Lystn.; udl.....	2185. 2891	<i>Hwangching Tau.</i> Klippe fn.....	1441
<i>Borneo V. Straat Karimata.</i> Smitrif findes		<i>Gulf of Pe Chili. Pei Ho. Taku Barre.</i> Vand-	
ikke.....	2839	standsigt. flyt.....	1676
<i>Borneo. NV.-Kyst. Laboan. East Channel.</i>		<i>Liau River. Newchwang.</i> Fyrskib flyt.....	749
Td. udl.....	2954	<i>Kwang Tung. Ryojun Ko. (Port Arthur)</i> Vrag	
<i>Singapore Strait.</i> Gr. fn.....	125	bort.; do.....	919. 1860. 2547. 2607
<i>Zuid Natoena Eilanden. Soebi Ketjil.</i> Fyr t.;		<i>Dairen Ko (Victoria Bay).</i> Fyr t.....	1103
do.....	2403. 2996	<i>Dairen (Dalny).</i> Fyr sl., For. i Afm. ..	1899
<i>Groot Natoena V. Sedanau SØ.</i> Sten fn....	1046		
<i>Sedanau Ø.</i> Rev fn.....	1325	Korea.	
<i>Groot Natoena Ø. S. Oeloe.</i> Dybde paa Rev.	1569	<i>Amunyoku Kan (Yalu River).</i> Tdr. for....	215
<i>S. Oeloe Munding.</i> Sten fn.....	2404	<i>Ping Yang Inlet. Chinampho.</i> Fyr t.....	1442
<i>Malacca. Tringano.</i> Fyr t.....	2128	<i>Cheru To (Chel Tau).</i> Lystn. udl.....	2716
<i>Kalatan.</i> Fyr for.....	2128	<i>Chinnampo.</i> Fyr t.....	1677
<i>Gulf of Siam. Singora Harbour.</i> Fyr t.	2405	<i>Chemurupo.</i> Vrag bort.....	1265
<i>Gulf of Siam.</i> Tdr. udl.....	2407	<i>Orumi To.</i> Ledebaake opf.....	61
<i>Gulf of Siam. Bandon Bight. Koh Prah.</i>		<i>Chemurupo</i> Ankerplads. <i>Kheun Wolmi.</i> Baanke	
Fyrs Karakter.....	2406	opf., Ledelinie.....	62
<i>Fransk Indo Chine. Cochinchine. Saigon</i> Flod.		<i>North Clifford Island.</i> Fyr t.....	1862
Vrag afm.....	748	<i>Kunsan Po.</i> Lystn. udl.; Fyr t.....	920. 1266
<i>Cap Saint-Jacques Ø. Cap Tiwan</i> og <i>Cap</i>		<i>Chemmayegu Moi SØ.</i> Fyr t.....	2717
<i>Baké.</i> Gr. fn.....	1858	<i>Chohoko (Kum Gan). South Channel.</i> Td.	
<i>Annam. Kap Padaran.</i> Ny Signalmast	214	flyt.....	2130
<i>Baie de Phan Rang.</i> Fyr t.....	2715	<i>Youjiko To (North Brown Island).</i> Fyr t..	2718
<i>Baie de Cam-Ranh (Camraigne) Hon</i>		<i>Megunyagu To.</i> Baanke opf.....	2131
<i>Clout.</i> Gr. fn.....	2237	<i>Chanjiku Channel. Hacho To.</i> Fyr t., Taage-	
<i>Quinhone.</i> Afm.....	344	signal opret.....	1104
<i>Golfe du Tonkin. Iles Norway.</i> Gr. fn.	58	<i>Shoan Øerne. Cheki To.</i> Fyr t., Taagesignal	
<i>Delta du Tonkin. La Quille.</i> Gr. fn....	917	opret.; Bifyr t.....	820. 1678
<i>Kuang Tsheou Wan.</i> For. i Afm.; do. 2408.	2493		

	Løbe-Nr		Løbe-Nr.
<i>Shoan To. Td. ind.</i>	2132	<i>Hotaka Jima Ø. Gr.</i>	394
<i>Douglas Inlet. Tai Pong Island Ø. Gr.</i>	392	<i>Mino Shima—Miyō Shima. Telegrafkab.</i>	
<i>Iasanpho Douglas Inlet. Klippe</i>	501	udl.....	66
<i>Yusan Harbour. Tondari Rocks. Baake bort.</i>	1267	<i>Mekari Seto. Vrag</i>	2610
<i>Channel Rock (Uno Se). Fyr for</i>	1443	<i>Mekari Seto. Iwashi Jima. Vrag bort.</i>	2134
<i>Sorio (Choragu) Pier. Fyr sluk</i>	1444	<i>Bi San Seto. Takami Jima NV. Vrag</i>	129
<i>Sorio. Mole bygges</i>	2608	<i>Bi San Seto. Kawara Zu (North Shoal)</i>	
<i>Yung Hing Bay. Won San Chin. Gr. fn.</i> ...	1679	og <i>Okino Su (Conqueror Shoal). Lystn.</i>	
<i>Yung Hing Bay. Gr. fn.</i>	2410	udl.....	2415
<i>Yonjin og Changii Kutsu. Fyr tændt, Taage-</i>		<i>Bisan To. Jizo Ga Se. Tdr. udl.</i>	1680
<i>signal opret.</i>	750	<i>Izumi Nada. Wada Misaki. Vrag</i>	1570
<i>Yonjin. Fyrs Plads</i>	921	<i>Izumi Nada. Wada Misaki V. Vrag bort.</i>	1901
Japan.			
<i>Escadadores Islands. Ponghau Harbour. For i.</i>		<i>Tsubakitomari Ura. Kii Suido. Gr.</i>	499
<i>Afm.</i>	2015	<i>Honshu S. Atsuta Ko. Fyr t.</i>	823
<i>Ponghau (Hoko) Harbour. Fyr t.</i>	2133	<i>Idsu Halvø. Inatori. Fyr t.</i>	2416
<i>Bako Ko (Makung Harbour). Vrag afm.</i>	821	<i>Nojima Zaki. Fyr for.</i>	1571
<i>Hoko Islands. Hoko Ko. Fyr t.</i>	2411	<i>Gulf of Tokyo. Yokohama Harbour. Fortøjt.</i>	
<i>Haiwan. Amping Red. Oplysn.</i>	1268	udl.....	130
<i>Tansui Ko. Vrag bort.</i>	822	Lystn. udl. til Forsøg.....	131
<i>Agincourt Island. Fyr t.</i>	2609	Lystn. flyt.....	400
<i>Southern Islands. Miyake Jima. Fyr t.</i>	1863	Fortøjt. udl.....	1447
<i>Southern Western Islands. Gr. fn.</i>	63	<i>Kannon Zaki. Fyr S. Vrag afm.</i>	922
<i>Amami O Shima. Akakina Ko. Kasari</i>		<i>Honshu NV. Futami Wan. Tdr. ind.</i>	2135
<i>Wan. Rev fn.</i>	2412	<i>Yezo Ø. Noshap Saki. Taagesign. for.</i>	67
<i>Yayushu V. Hirado Shima S. Fukuse. Fyr t.</i>	128	<i>Hokushu Ø.-Kyst. Nemoro Ko. Benten Jima.</i>	
<i>Yusushima. Shimono Shima. Tsutsu Zaki. Fyr t.</i>	2611	Fyr for.....	132
<i>Himonoseki Kaikyo. Shira Su Fyr NØ. Gr.</i>		<i>Hokushu S. Kushiro Red. Vrag afm.</i>	1573
<i>funden</i>	2413	<i>Hokushu V. Otaru Harbour. Bølgebryder</i>	
<i>Himonoseki Strait. V. Mutsure Jima S. Vrag</i>		fuldført.....	1572
<i>borttaget</i>	498	<i>Otaru Harbour. Lystn. udl.</i>	1105
<i>Oseto. Gr. fn.</i>	65	<i>Ishikari. Fyr for.</i>	1784
<i>Moji Harbour. Fortøjt. udl.</i>	1269	<i>Yezzo V. Tomamai Zaki S. Gr. rapp.</i>	2417
<i>Vrag bort.</i>	64	<i>Sachalin. Higashi Fushimi Wan. Odomani</i>	
<i>Vrag; borttaget</i>	278. 393	(<i>Korsakovsk</i>). Havn aabnet.....	1446
<i>Maikata. Shimonoseki Kaikyo. Takenoko Jima</i>		Sibirien.	
<i>og Nakato Shima. Fyr sl.</i>	2414	<i>Peter den Stores Bugt. Kap Povorotni. Taage-</i>	
<i>Iyo Nada. Ya Shima. Fyr t.</i>	1864	sign. for.; for.....	502. 1445
<i>Hiroshimam Bay. Gr. fn.</i>	1050	<i>Vladivostok. Søminer</i>	2013
		<i>America Bay. Gr. afm.</i>	127

Karantænebestemmelser m. m.

<i>Belgien</i>	1511. 1574. 2548	<i>Norge</i>	1511. 1748. 1945. 2059. 2238
<i>Danmark</i> 923 1511. 1629. 1748. 2059. 2238.	2841	<i>Spanien</i>	2494
<i>Frankrig</i>	1902. 2278	<i>Sverrig</i> 1384. 1511. 2059. 2187. 2418. 2719.	2997
<i>Ørøerne</i>	1051. 1785. 2278	<i>Tyrkiet</i>	696
<i>Island</i>	2136	<i>Tyskland</i>	1785. 2136

Frankrig: Bestemmelser for Skibe, som nærmer sig franske Havne